Merc.

22 r

Berichte

Berichte

über

Chinesische Handels-Verhältnisse.

(Herausgegeben vom Königl. dänischen Ministerium.)

Aus dem
Dänischen in's Deutsche übertragen
von
Dr. C. Resensmith.

Hamburg,
Verlag von F. H. Nestler und Melle.
(Hermann Hülsemann.)
1865.

Hamburg. Gedruckt bei M. H. W. Lührien.

Bericht

der

Königlich Dänischen ausserordentlichen Mission nach China im Jahre 1864.

Einleitung.

Ueber das chinesische Reich wird in periodischen und anderen Werken, namentlich durch Engländer und Nordamerikaner, gar Vieles gedruckt, worin hinsichtlich der Regierung und der Bewohner jenes Reichs, wie in Betreff der dortigen Fremden in ihrem Verhältnisse den beiden letzteren gegenüber, manche zuverlässige und belehrende Aufschlüsse enthalten sind; allein nur wenig davon gelangte bisher in Dänemark zur allgemeinen Kunde. Es dürfte somit nicht unzweckmäßig erscheinen, die nachstehenden Mittheilungen über die offenen chinesischen Häfen und diejenigen merkantilen Verhältnisse Chinas, welche für dänische Schiffsrheder, Kaufleute und Industrielle bereits entweder Interesse haben oder muthmaßlich dereinst haben werden, mit einigen orientirenden Vorbemerkungen hinsichtlich der erwähnten Punkte zu begleiten.

Wäre es möglich die chinesische Regierungs-Maschine zu betrachten, ohne gleichzeitig die factischen Umstände, welche ihre unhemmbare Arbeit begleiten, und die Wirkungen, welche sie hervorbringt, gewahr zu werden, würde man vielleicht versucht werden, dieselbe eine vorzügliche zu nennen. Dort giebt es einen Kaiser, welcher behauptet und auch thatsächlich dafür gilt, mit dem Herrn des Himmels und der Erde in unmittelbarer Verbindung zu stehen, und welcher jedenfalls im ganzen Reich ein ausschließliches Recht besitzt, das höchste

Wesen öffentlich und direct anzurufen; diesem Kaiser zur Seite stehen ein Geheimer-Rath von Prinzen und Würdenträgern, welcher hauptsächlich das Werkzeug seiner ausübenden Gewalt bildet, und ein sehr zahlreicher Staatsrath, aus den Beaufsichtigungsmännern an den verschiedenen Abtheilungen der Verwaltung und einer Menge anderer Beamten höheren Ranges formirt, welcher namentlich die gesetzgeberische Gewalt des Kaisers repräsentirt; die Thätigkeit dieser Räthe ist in der Weise geordnet, daß sie sich gegenseitig controliren. Hierauf folgt nun eine Reihe von Directionen für die verschiedenen Zweige der Staatsverwaltung, unter welchen, außer den gewöhnlichen, ein sogenanntes Staatscensorat sich befindet, dessen Mitglieder Alles was die Beamten, die höchsten wie die niedrigsten, treiben, und was sie nicht billigen zu können glauben, zu revidiren und zu kritisiren haben; ja selbst das Oberhaupt des Staats ist ihrem Tadel unterworfen; ferner giebt es eine Abtheilung für Ceremonie- und Rangwesen, welche die Würde der amtlichen Autorität und eine richtige Benutzung der verschiedenen den besonderen Classen der Aemter gebührenden Rang-Attribute, nebst Allem, was damit in Verbindung steht, überwachen muß; endlich aber giebt es eine Commission, welche Klagen und Gesuche an den Kaiser oder an die Räthe in Empfang nimmt und die, wenn sie solches für nöthig erachtet, die Unterthanen erwünschten Falles mit den Mitgliedern der Regierung oder gar mit dem Kaiser selbst in persönliche Berührung bringt. Den Chefs und Mitgliedern jeder dieser Abtheilungen ist außer ihrer Hauptthätigkeit noch irgend eine Nebenbeschäftigung beigelegt, die in das Gebiet einer anderen Abtheilung, von der sie jedoch getrennt ist, hineingreift, um dadurch Allen die Gelegenheit zu einem gegenseitigen Einblick in die Verwaltungsweise der verschiedenen Abtheilungen zu verschaffen, mittelst dessen eine Art gegenseitiger Controlle ermöglicht wird, die wiederum dazu dient, eine gegenseitige Verantwortlichkeit zu erzeugen, welche nach Belieben des Herrschers vorkommenden Falles zur Geltung oder Nichtgeltung gebracht werden kann, je nach dem Maße, wie ihm für den Augenblick daran gelegen ist, die Bevölkerung respective Beamtenclasse einer Provinz oder Stadt für sich zu gewinnen. Das Reich ist in 18 Provinzen getheilt, exclusive einer Menge ganz oder halb abhängiger Grenzterritorien, welche unter Leitung directer Regierungscommissaire stehen; die Provinzen werden von Vicekönigen oder Generalgouveneuren verwaltet und sind in Departemente, diese wieder in Districte eingetheilt, ja selbst diese letzteren sind in einigen Provinzen noch einmal getheilt; neben der Departements-Eintheilung der Provinzen aber besteht eine zweite, nämlich die der Kreise für gewisse nicht der Autorität der Departements-Behörden unterliegenden Zweige der Provinz-Verwaltung. Diese letztere bewegt sich fast vermöge desselben Apparats und in denselben Formen wie die Hauptverwaltung zu Peking; gleichwie einerseits, trotz der Entfernung, dafür Sorge getragen ist, die höheren Provinz-Beamten an

die Person des Kaisers zu fesseln[1]) so ist andererseits die gegenseitige Controle in den Provinzen bis tief in die fast unabsehbare Reihe der niedrigsten Beamten durchgeführt. Der Beamtenstand ist außerdem, und zwar durch alle Stadien, von einer Menge Bedienten, Agenten und Handlanger umgeben, unter welchen sich in der Regel Spione super- und coordinirter, bisweilen sogar subordinirter Amtsgenossen befinden. Dieses Verfahren behufs Herbeischaffung eifriger Beamten ist mithin ein sehr sinnreiches, während gleichzeitig besondere Sorge dafür getragen wird, daß stets eine hinreichende Menge derselben zu Gebote steht; überdies aber haben dieselben ein vollständiges und wohlgeordnetes Gesetzbuch zu ihrer Verfügung, werden in den Schriften weiser Vorfahren, in ihren Pflichten und in den Formen, in welchen die Staatsverwaltung und der Beamtenstand sich bewegen, wie auch in der vaterländischen Hof- und Regierungssprache auf das Sorgfältigste unterrichtet und geprüft, so daß alle Ursache zu dem Glauben vorliegt, es müsse in China eine sowohl tüchtige als kräftige Regierung sein.

Allein, wie auch vormals die Regierung unter diesem in seinen Hauptzügen uralten System geführt sein mag, so ist es dennoch gewiß, das dieselbe augenblicklich ebenso schlecht als unpopulär ist. Erstlich wird noch immer die über 200 Jahr alte tartarische Mantschu-Dynastie als eine durch Gewalt und Eroberung aufgezwungene Fremdherrschaft betrachtet. Diese hat ihrer Sicherheit halber in alle Beamtenclassen ein bei weitem überwiegend tartarisches Element eingeführt, das von dem chinesischen strenge gesondert ist und daher von letzterem gefürchtet oder gehaßt wird. Zweitens ist die gegenseitige Controle allmälig in ein großartiges Spionenthum und Intriguenspiel ausgeartet, deren unberechenbare Wirkungen stets dem Beamten drohen, was wiederum zur Folge hat, daß letzterer, um in möglichst kurzer Zeit sein Schäfchen ins Trockene zu bringen, sich häufig allerlei Aussaugereien und Ungerechtigkeiten erlaubt, die er entweder durch wiederholte Gewaltthaten seinen Vorgesetzten und Mitbeamten zu verheimlichen weiß, oder in deren Ertrag er sich mit letzteren theilt, so oft die Mitverantwortlichkeit oder die Geldgier dieser ihnen solches vortheilhafter erscheinen läßt, als den Betreffenden zu verrathen. Diese Mitschuld erstreckt sich nicht selten bis in die höchsten Regionen in unmittelbarer Nähe des Throns, und es liegen Beispiele vor, daß Provinz-Gouverneure, welche an der Spitze der Civil- und Militair-Verwaltung der betreffenden Provinz stehen und mit ihrem Leben für die Ruhe der ihnen untergebenen Bevölkerung verantwortlich sind, Siegesberichte über Rebellen erdichteten und wegen Tapferkeit und Diensteifer belohnt wurden, ohne daß auch nur das Geringste vorgefallen wäre, welches

[1]) Ein zu diesem Zwecke vielfach angewendetes Mittel besteht darin, die betreffenden Beamten monatlich oder halbmonatlich dem Kaiser einen Beglückwünschungs-Gruß übersenden zu lassen, den dieser kurz und gnädig erwidert.

sie einer derartigen Anerkennung würdig gemacht hätte. Indessen ist es vorzugsweise unter den niederen Beamten, welche zunächst mit dem Volke in Berührung kommen, daß der große Haufe schlechtdenkender, eigennütziger, tyrannischer Menschen sich findet, — die von den Chinesen sogenannten Ratten unter dem Altare — welche, fast immer ungeahndet, im Namen des Gesetzes und der Regierung mißhandeln und plündern, ja von denen man behaupten könnte, sie seien von letzgenannter förmlich darauf angewiesen, indem sie entweder eine ungenügende oder wol auch gar keine Löhnung erhalten, je nachdem die Regierungs-Cassirer Gewissen oder Geld, oder keines von Beiden besitzen. Die officiellen Gehalte, selbst die der höheren Beamten nicht ausgenommen, sind verhältnißmäßig sehr niedrig stipulirt; dem wissen jedoch namentlich diejenigen Beamten, welche in den Provinzen und fern von Peking leben, auf vorzügliche Weise abzuhelfen; so versicherte man z. B. von einem in Shanghai wohnhaften hohen Provinzbeamten, daß seine jährliche Einnahme sich mindestens auf 40,000 Taels beliefe, während ihm nur etwa 4000 Taels bewilligt waren.

Unter diesem verwickelten Regierungssystem mit seinem Heer nichts weniger als gewissenhafter Beamten leben gegenwärtig in den 18 Provinzen Chinas an 500 Millionen Menschen[1]), die bei weitem überwiegende Mehrheit in äußerst dürftigen Umständen, während der übrige Theil den größeren oder geringeren Wohlstand, den er besitzt, bestmöglichst zu verbergen sucht; mit wenigen Ausnahmen sind sowohl die Bewohner des Südens als die des Nordens sämmtlich mit einer seltenen Arbeitstüchtigkeit und Ausdauer, einem stets regen Handels- und Industrie-Geiste und, ihren Plagegeistern den Beamten gegenüber, mit einer fast übertriebenen Resignation begabt; aber es zeigen sich unter ihnen nur wenige Spuren eines Sinnes für das Erhabene und Ideelle im Leben; ihre ganze Religiösität concentrirt sich in einer an Anbetung grenzenden Ehrfurcht vor weisen Vorfahren und einem hohen Grade von Liebe und Achtung vor ihren Eltern, mögen diese bereits gestorben oder noch am Leben sein; obgleich der Buddhismus überall in China seine Tempel errichtet hat, wurzelt derselbe doch keineswegs im Volke, und jetzt, wie in längst verschwundenen Zeiten, findet letzteres die hauptsächlichsten Beweggründe für seine Handlungen in althergebrachten Gewohnheiten, im Machtgebot und in der Selbstsucht; wird dem noch schließlich hinzugefügt, daß die überaus zahlreiche, stets nach Aemtern trachtende Classe der Studirenden fortwährend aus jener großen

[1]) Aus neuerer Zeit datiren nur zwei chinesische Volkszählungen, die als zuverlässig anzusehen sind: die aus dem Jahre **1792** mit **307,467,200** Menschen, und die aus dem Jahre **1812** mit **362,467,183** Menschen; durch die Annahme eines verhältnißmäßigen Zuwuchses seit dem letzterwähnten Jahre ergiebt sich, abzüglich der durch Auswanderungen und innere Unruhen bewirkten Verminderungen, die obige Zahl für **1864**.

Menge ergänzt wird, die von Casten-Eintheilung oder Casten-Geist nichts weiß, und daß man, auch außerhalb der studirenden und im Dienste der Regierung thätigen Menge, häufig Leute trifft, welche lesen und schreiben können, so dürfte damit der dortige Zustand für den ins Auge gefaßten Endzweck genügend charakterisirt sein.

Leicht erklärlicher Weise muß das Verhältniß der Europäer und anderer Fremden einer solchen Regierung und einem solchen Volke gegenüber eigenthümlicher Art sein; das Volk, welches an jenen mehrere der guten Eigenschaften entdeckt, die ihm selbst innewohnen und welches schnell die großen Vortheile ausfindig gemacht hat, die ihm aus dem Geschäftsverkehr mit den Fremden erwachsen, blickt voller Achtung und Vertrauen zu diesen empor; überall finden dieselben unter den Chinesen bereitwillige Diener und zuverlässige Commissionaire. In den fremden, ja selbst in den jüngst errichteten Etablissementen wimmelt es von eingebornen Familien, welche dort Ruhe und Schutz suchen. Andererseits aber erblicken die Beamten in den Fremden nur Nebenbuhler um ihre Gewalt und ihr Ansehen, je nach den Umständen hassen oder fürchten sie dieselben daher und suchen unter der Maske der Freundschaft und Höflichkeit irgendwie sich ihrer zu entledigen. Die Kriege, welche England theils allein, theils mit Frankreich alliirt, so erfolgreich gegen die chinesische Regierung unternahm, verdanken ihre schnelle Beendigung hauptsächlich dem Umstande, daß das Volk entweder gleichgültig verblieb oder wol gar die Fremden geradezu unterstützte. Dennoch haben die Engländer „Nichts gelernt und Nichts vergessen.“ Auch nicht die Thatsache, daß erst nach direct und indirect geleisteter Hilfe seitens der Fremden es der Mantschu-Dynastie geglückt ist, den gefährlichen Aufruhr niederzuschlagen, welcher, durch den Mißbrauch der Gewalt, die Hemmung des Handels während der Kriege mit England und einige für eine neue Dynastie arbeitende geheime Gesellschaften hervorgerufen, noch in unserer Zeit das chinesische Reich verheerte, hat die Beamten mit den Fremden aussöhnen können. Vielmehr haben letztere, in den Augen jener, dadurch einen gefährlichen Einblick in die Erbärmlichkeit und Schwäche erhalten, welche das jetzige officielle China characterisiren, und die Vertreibung der Fremdlinge dürfte mithin mehr denn je das Ziel ihrer Wünsche und Hoffnungen sein. Wegen der wichtigen und großen Interessen aber, welche jetzt schon namentlich England an China fesseln, und bezüglich derer diese Mittheilungen einige Details enthalten werden, dürfte leicht vorauszusehen sein, daß der nächste große Zusammenstoß mit den schlecht geleiteten und zersplitterten Truppen der Mandarinen ein ganz entgegengesetztes Resultat liefern würde. Aller Wahrscheinlichkeit nach dürfte dereinst eher von der Errichtung einer neuen, und zwar europäischen, Dynastie und der Bildung eines ganz neuen durchaus chinesischen Beamtenstandes, als von neuen Verträgen mit und Einräumungen von der jetzigen

chinesischen Regierung die Rede sein, ein Erfolg, welcher für das chinesische Volk und für die übrigen Bewohner der Erde gleich segensreich werden könnte, denn der Handel mit China befindet sich noch auf dem Stadium seiner Kindheit.

Dies sind die uns interessirenden Hauptzüge der politischen Lage jenes Landes, mit welchem wir, nachdem frühere darauf hinzielende Uebereinkünfte ungenügend befunden waren, durch den im Jahre 1863 zu Tientsin abgeschlossenen und im verflossenen Jahre zu Shanghai ratificirten Handels- und Freundschafts-Vertrag in officielle Verbindung getreten sind. Der Zweck desselben ist namentlich Schutz und Ausdehnung der mit China hauptsächlich darin bestehenden privaten Verbindung, daß ein Theil unserer Fracht suchenden Schiffe behufs Erreichung ihres Zweckes, eines lohnenden jährlichen Frachtüberschusses, stets die Gewässer und Häfen Chinas wählen. Jene Schiffe, über deren Beschaffenheit das angeschlossene Verzeichniß der während des letzten Sommers in den chinesischen Häfen unter dänischer Flagge angetroffenen Fahrzeuge, eine Vorstellung zu geben vermag, beschäftigen sich wenn auch nicht ausschließlich, so doch zum größeren Theil, mit dem Waaren-Transport zwischen den nördlichen und südlichen Gegenden Chinas, viele bringen nach China die Erzeugnisse anderer Länder, leider jedoch keine aus Japan, weil wir mit diesem Lande keinen Vertrag besitzen; endlich betheiligen einige sich an der Ausfuhr chinesischer Producte nach Australien, Amerika und Europa. Diese Privat-Verbindung ist lediglich durch private Energie und Tüchtigkeit zu Stande gebracht und aufrecht erhalten worden, hauptsächlich geschützt von der eigenthümlichen Solidarität, welche in China von jeher ein politisches Princip gegenüber den fremden Nationen war, das noch heutigen Tages genau befolgt wird. Seinen Ursprung verdankt dasselbe zweifelsohne der Rivalität zwischen England und Frankreich, und findet reichliche Nahrung in der Abgeneigtheit der chinesischen Behörden irgend welchen Unterschied zu machen zwischen den Fremden, die noch von vielen unter ihnen als gegen ihren Kaiser empörte Rebellen von einer Insel im großen Meer betrachtet werden, alle gleich schlecht und gleich verantwortlich. Eine fernere Eigenthümlichkeit der chinesischen Tractat-Verhältnisse, in die auch wir jetzt eingetreten sind, bildet die Jurisdiction, welche jeder Tractat-Macht in China über ihre eigenen Unterthanen zuständig ist.

Die nachstehenden Mittheilungen dürften zweifelsohne dazu beitragen, daß unsere Kaufleute, Schiffsrheder und Seeleute, mit den Verhältnissen bekannt, die zunächst vorgezeichneten Zwecke des Vertrags werden verfolgen können, wenn ihnen die Aussichten in weniger fern entlegenen Ländern ungünstig erscheinen. Sollten sie gar noch diesen oder jenen veranlassen, einen Schritt weiter zu gehen und sich an dem großartigen, wenn auch verhältnißmäßig noch geringen in China stattfindenden Ein- und Ausfuhr-Umsatze zu betheiligen, so würde dies für den dänischen Handelsstand ein höchst erfreuliches Ereigniß sein, indem

dieser bisher nur von einem einzigen Hause in Hongkong und durch 3 dänische Associés in ebenso vielen fremden Häusern, die im Uebrigen mit Dänemark in keiner Verbindung stehen, repräsentirt wurde.

In China finden tüchtige und thätige Fremde reichlich Platz und lohnende Beschäftigung, und unsere Landsleute haben dort wie anderswo, sich einen angesehenen Namen zu erringen gewußt.

Anmerkung. Die im Nachstehenden gebrauchten Benennungen der Maße und der Gewichte ꝛc. sind als dänische zu verstehen, wenn aus dem Text nicht ausdrücklich ein anderes hervorgeht. In Betreff einzelner Häfen hat man sich an mündliche in Hongkong empfangene und mit dem „Commercial Guide" für 1863 verglichene Berichte gehalten, welchem letzteren auch diejenigen statistischen Mittheilungen entnommen sind, welche früher datiren als 1863.

I.

Shanghai.

Unter den fünf Häfen, welche durch den Frieden zu Nanking im Jahre 1842 dem Handelsverkehr der Fremden geöffnet wurden, gelangte Shanghai schnell zu einer hervorragenden Bedeutung. Einerseits waren drei derselben, nämlich Fuchau, Amoy, Ningpo durch jene Verzweigung des Himalayagebirges, welche unweit der Küste sich durch das südöstliche China erstreckt, von dem großen Binnenlande mit seinen unzähligen natürlichen und künstlichen Wasserwegen — Wege, die fast ausschließlich nur von den gleichsam für dieselben geschaffenen Chinesen benutzt werden — getrennt, dem zufolge die Verbindung mit demselben ebenso mangelhaft als kostspielig war; andererseits hatte Shanghai vor Kanton, dem südlichsten der fünf Häfen, den Vorzug einer freundschaftlichen Bevölkerung, einer centralen Lage und einer mittelst des Wangpu-Flusses leicht zu erreichenden Verbindung mit der großen Lebensader Chinas, dem Riesenflusse Jangtze, welcher in einer schiffbaren Strecke von 2 bis 300 Meilen sich von West nach Ost durch eine dichtbevölkerte und sehr fruchtbare Niederung windet, und wohin der Friede zu Tientsin im Jahre 1858 den Zutritt eröffnete. Shanghai ist gegenwärtig der Stapelplatz und der Hauptverschiffungsort dieses enormen Hochlandes, das namentlich in Hankou, dem westlichsten der offenen Jangtze-Häfen, einen Punkt besitzt, wo der Handel sowohl der nördlichen als der südlichen Provinzen sich concentrirt, und welcher Shanghai in den Stand setzt, eine Menge Producte, die früher von Kanton ausgeführt wurden, an sich zu ziehen. Hier handelt es sich natürlicherweise um das Shanghai der Fremden; es ist dies eine große wohlgebaute Stadt, nördlich von dem Shanghai der Chinesen belegen, am rechten Ufer des Wangpu-Flusses, in einem ausgedehnten, von Engländern, Amerikanern und Franzosen in besonderen Abtheilungen erworbenen Terrain. Erst vor etwa 20 Jahren begann man hier sich einzurichten, und jetzt schon giebt es dort, außer 2 à 3000 fremder Ansässiger, über 120,000 chinesische Einwohner, zum größeren Theile aus den besten Bestandtheilen des Binnenlandes, welche sich dorthin geflüchtet hatten, sei es um unbelästigt von den Plünderungen der Rebellen ihren Geschäften nachzugehen, oder um unbehindert von den Aussaugungen der kaiserlichen Beamten den Ertrag ihres Fleißes und früherer Anstrengungen genießen zu können. Unter

den Fremden finden sich Repräsentanten aller überhaupt in China thätigen auswärtigen Handlungshäuser, Zweige der großen ostindischen Banken und eine zahlreiche Menge eingeborner Banquiers, Assecuranz-Gesellschaften mit ausgedehnter Thätigkeit und großen Capitalien, Dock-Compagnien, Schiffsbauereien, Handwerker-Etablissemente der verschiedensten Art, und endlich ein Handel und ein Umsatz, deren Bedeutung, Umfang und Richtung aus den untenstehenden Notizen erhellen werden, die sämmtlich, in Gleichheit mit allen folgenden ähnlicher Art, den officiellen Zoll-Verzeichnissen für das ganze Jahr 1863 entnommen sind.

Der Werth der gesammten Waaren-Einfuhr betrug etwa 218 Millionen Reichsthaler, wovon:

Opium für	54	Mill. hauptsächlich aus	Englisch-Ostindien.
Reis	15	„ „ „	Siam, Anam, Java u. Manila.
Fremde Manufacturen .	$22\frac{2}{3}$	„ „ „	Großbritanien.
Andere fremde Waaren	$4\frac{2}{3}$	„ „ „	Europa u. Amerika.
Seide, Zinn ꝛc. . . .	$19\frac{1}{3}$	„ „ „	Japan.
Steinkohlen	$3\frac{1}{4}$	„ „ „	England u. Schottland.
Thee	43	„ „ „	den Häfen d. Inlandes.
Zucker	12	„ „ „	d. südl. chinesischen Häfen.
Bauholz und Dielen .	$5\frac{1}{3}$	„ „ „	verschiedenen chinesischen Häfen.
Färbe- u. Mobilienholz	2	„ „ „	verschiedenen chinesischen Häfen.
Tabak	$3\frac{1}{4}$	„ „ „	verschiedenen chinesischen Häfen.

Die Wieder-Ausfuhr umfaßte einen Werth von 110 Millionen Reichsthaler, wovon:

Opium für	$15\frac{1}{3}$ Mill.	nach anderen chinesischen Häfen.
Manufacturen	$21\frac{1}{3}$ „	nach anderen chinesischen Häfen.
Andere fremde Waaren . . .	$3\frac{1}{2}$ „	nach anderen chinesischen Häfen.
Seide	$9\frac{1}{3}$ „	hauptsächlich nach Hongkong.
Thee	$49\frac{1}{3}$ „	hauptsächlich nach Hongkong.

Der Export belief sich auf 102 Millionen Reichsthaler, wovon:

Seide für	20 Mill.	nach Europa, Amerika u. Australien.
Thee, schwarzer	$21\frac{1}{3}$ „	nach Europa, Amerika u. Australien.
„ grüner	$12\frac{2}{3}$ „	nach Europa, Amerika u. Australien.
Baumwolle	30 „	nach Europa, Amerika u. Australien.
Chinesische baumwollene Waaren	4 „	nach Europa, Amerika u. Australien.
Kupferne Münzen	5 „	nach d. Häfen am Jangtze-Flusse.

Die Lastenanzahl einclarirter Fahrzeuge, mit Inbegriff chinesischer Junken unter eigener oder fremder Flagge, betrug etwa 450,000 dänische Commerz-Lasten, von welchen ca. 35,000 mit Ballast. Die brititische Flagge wehte

ungefähr über der Hälfte jeder dieser Lastenanzahl. Ein größerer Theil unserer dänischen Schiffe in den chinesischen Gewässern kommt zwar ein oder mehrere Male im Jahre mit Ladung an diesen Platz, muß ihn aber in der Regel in Ballast wieder verlassen, indem der Absatz von dort nach den Häfen des Jangtze-Flusses und des Pechele-Meerbusens hauptsächlich durch englische und amerikanische Dampfschiffe vermittelt wird. Das Lastgeld wird von Schiffen über 75 Lasten groß, pr. ½ Last mit 4½ Mace Shanghai-Courant erhoben, den vertragsmäßig festgestellten 4 Mace Haikwan-Silber [1]) entsprechend, und mit 1 Mace von Schiffen, 75 Lasten groß oder darunter. Die Hafenpolizei, auf ein sehr ausführliches und zweckmäßiges Reglement gestützt, läßt nichts zu wünschen übrig, was in einem Hafen wie Shanghai, der im Monat Juli 1864 an einem Tage 127 fremde, zum Theil größere Segelschiffe und 41 größere und kleinere Dampfschiffe innerhalb seiner Grenzen zählte, eine Sache von größter Wichtigkeit ist. Auch das Lootsenwesen ist jetzt in nicht minder zweckdienlicher Weise geordnet. Da die Einfahrt zu dem Jangtze-Flusse und Shanghai durch ein schwieriges und gefährliches Fahrwasser Statt findet, dürfte die in der Beilage enthaltene Uebersetzung der Regeln, nach welchen das Lootsenwesen zu Shanghai geordnet ist, und die auch, so weit es möglich war, bei der Ordnung des Lootsenwesens der übrigen Häfen, wo ein solches sich findet, benutzt worden sind, von Interesse sein. Die Taxe ist wie folgt:

pr. englisch Fuß tiefgehend.

Vom S. S. W. des Gutzlaf-Felses	nach	Shanghai	5	Taels.
„ N. „ Leuchtschiffes	„	dito	4½	„
„ Wusung (am Einlauf des Wangpu-Flusses)	„	dito	2½	„
„ S. S. W. „ Gutzlaf-Felses	„	Wusung	3	„
„ N. „ Leuchtschiffes	„	dito	2	„

Dem Lootsen steht überdies das Recht zu, für jeden Tag, den das Schiff wegen etwaigen niedrigen Wasserstandes über 48 Stunden an irgend einer der Barren aufgehalten werden möchte, eine Vergütung von 10 Taels zu beanspruchen; eine ähnliche Extravergütung gebührt ihm für jeden Tag, den er in Folge schlechten Wetters oder anderer außergewöhnlichen Umstände auf dem Schiffe zubringen muß, insofern der Lootsenkutter von der Grenze des Lootsenfahrwassers aus sichtbar gewesen. Ein Schiff, welches ohne einen Lootsen an Bord zu haben, einem andern mit Lootsen folgt, hat die Hälfte des Lootsengeldes zu zahlen, und ein Schiff, welches von einem andern mit einem Lootsen bugsirt wird, trägt die Last des Lootsengeldes mit letzterem zur Hälfte. Bugsirdampfschiffe sind zu 100 Taels für nicht über 12 Fuß, 125 Taels

---

[1]) Die Geldverhältnisse und der berührte Unterschied zwischen Haikwan- und anderem Silber werden später erwähnt.

für nicht über 15 Fuß und 175 Taels für nicht über 17 Fuß tiefgehende Schiffe, zwischen Wusung und Shanghai zu haben. Innerhalb des Hafen-Reviers variirt die Taxe, derselben Regel gemäß, zwischen 25 und 50 Taels. Guter Stein- und Grand-Ballast ist gewöhnlich zu 1 1/4 Dollars pr. 1/2 Last frei an Bord zu haben, obschon wol dann und wann, wenn die Zahl der ballastsuchenden Schiffe eine sehr große ist, der Preis auf 4 à 4 1/2 Dollars steigen mag. Ballast aus Erde ist zwar etwas billiger zu haben, in der Regel jedoch nicht zu verwenden, weil die örtlichen Assecuranz-Gesellschaften denselben wegen seiner Beweglichkeit bei starkem Seegang, in denjenigen Schiffen nicht zulassen, welche bei ihnen versichert sind. Das dänische Consulat ist seit Eröffnung des Platzes von dem bekannten und bedeutenden Hause Jardine Matheson & Co. verwaltet worden, dessen Repräsentant gegenwärtig der Herr W. Keswick, welcher mit Eifer und Sachkenntniß zu Besten unserer Interessen handelt, so oft sich die Gelegenheit dazu bietet, und an dessen Assistenten, dem Herrn Pietri, unsere Seefahrer allezeit einen gefälligen und kundigen Führer finden.

Die große und im fortwährenden Wachsen begriffene Bedeutung Shanghais, sowohl für den europäischen und ostindischen Handel einerseits, als auch für den japanischen, australischen und amerikanischen andrerseits, und zwar nicht nur, wie bereits erwähnt, in Betreff des Waaren-Umsatzes, sondern ebenso sehr auch mit Rücksicht auf den Geld- und Wechsel-Verkehr, welcher, von den großen und häufigen Schwankungen, denen der Werth des Geldes bei den Chinesen unterworfen ist, begünstigt, in einem unendlichen Maßstabe stattfindet, erscheint in einem ganz besonderen Lichte, wenn bemerkt wird, daß die den Fremden gehörige große Stadt mit angrenzenden Werften, Ankerplätzen rc., zusammen einen Flächenraum von ca. 2 Quadratmeilen ausmachend, in der Praxis als außerhalb der Herrschaft des chinesischen Kaiserreichs liegend betrachtet wird. Die vertragsmäßig bedungene Jurisdictionsoberhoheit, die pünktlich überwacht wird, und der selbst die chinesische Bevölkerung sich willig unterwirft, ist bereits zur eigenen Polizei-Autorität und zum Selbstbesteuerungsrecht erweitert worden, und zwar durch einen selbstgebildeten Municipalrath verwaltet, welcher immer mehr und mehr als selbständige Regierung sich zu gestalten scheint. Die chinesische Zollstätte ist fast das einzige, welches in dem Shanghai der Fremden an die chinesische Herrschaft erinnert; dieselbe ist, wie alle übrigen der offenen chinesischen Häfen, der Mitverwaltung der Fremden unterworfen; wird diese aber von den Chinesen länger geduldet werden als bis die Kriegskosten an England und Frankreich völlig ersetzt sind? und werden nicht entgegengesetzten Falles die Fremden fordern, daß die Zollstätte außerhalb des Weichbildes ihrer Stadt verlegt werde? Die Portugiesen machten im Jahre 1846 jeder sichtbaren Oberhoheit von Seiten Chinas über Macao factisch dadurch ein Ende, daß sie letzteres als Freihafen erklärten und die dortige Zollstätte schlossen.

Einen mächtigen Aufschwung gewann die commerzielle Bedeutung Shanghais im Jahre 1860 durch die Eröffnung dreier der vier Jangtze-Häfen, welche durch den Vertrag zu Tientsin im Jahre 1858 dem fremden Handel zugesichert wurden, nachdem die Rebellen, welche damals eine Strecke des Flußgebietes, incl. Nanking, occupirten, von dort vertrieben waren. Im Jahre 1860 war diese Purification noch nicht völlig erreicht, indem der letzte Schlupfwinkel der Rebellen am Jangtze-Flusse erst im verflossenen Monat Juli durch die Einnahme Nankings den Kaiserlichen in die Hände fiel; in jenem Jahre aber fand der bekannte Kriegszug gegen Peking Statt, um China zur Erfüllung des Tientsin-Tractats zu zwingen, und bei dem Friedensschluß, zu welchem derselbe führte, wurde festgestellt, daß Chinkiang, Kiukiang und Hankou, an den Ufern des Jangtze-Flusses, dem Handel sofort geöffnet werden sollten. Die solchermaßen gewonnenen 3—4 Jahre sind von den Engländern namentlich in Hankou wohl benutzt worden. An letzterem Platze, über 150 Meilen vom Meere am Ausfluß des Jangtze-Flusses in den Hanfluß, inmitten reicher und fruchtbarer Provinzen belegen, zeigt sich dem Auge schon eine stattliche europäische Stadt; täglich gehen dort englische Dampfschiffe von Shanghai kommend ab und zu; eine Menge chinesischer Schiffe, welche theils den Han-, theils den Jangtze-Fluß nach beiden Seiten, wie auch die zahlreichen Nebenflüsse des letzteren befahren, bedecken das meerähnliche Fahrwasser, das mit mehreren an den Ufern belegenen größeren Städten und Dörfern sich hier dem Auge entfaltet. An diesem lebhaften Verkehr aber sind, wie überhaupt an der Jangtze-Fahrt, unser Handel und unsere Schifffahrt fast gar nicht betheiligt, indem wir in China keine Dampfschiffe besitzen, bis Dato die einzigen fremden Schiffe, welche auf jenem Flusse verwendbar befunden worden, dessen gewaltige Strömung die aufwärts segelnden Schiffe zwingt entweder sehr lange Reisen zu machen oder sich bugsiren zu lassen, welche Alternative ihnen beide zu kostspielig sind. Eine Ausnahme hiervon allein machen dann und wann einzelne große britische Thee-Clipperschiffe, welche nach im Mai und Juni beendigter Thee-Ernte, überall wo nur irgend thunlich, sich beeilen, ihre Ladungen neuen Thees einzunehmen, um damit im vollen Wettsegeln London schnellmöglichst zu erreichen. Mittlerweile erscheint es nicht durchaus unmöglich, daß hierin ehestens eine unserer Schifffahrt günstigere Wendung eintreten könnte. Die Ruhe und die Sicherheit vor den Rebellen in der ganzen Ausdehnung des Jangtze-Gebiets müssen nothwendigerweise eine Steigerung des Handels-Verkehrs auf dem Flusse und mithin auch einen größeren Bedarf an Schiffsraum als bisher mit sich führen. Die lebhafte gegenseitige Concurrenz der verschiedenen Dampfschiffe, welche nunmehr die Fahrt beherrschen, hat bewirkt, daß diese nicht mehr einträglich ist, mitunter wol gar Unter-Bilanz verursacht, woraus gefolgert werden darf, daß die gegenwärtigen sehr niedrigen Fracht-

taxen, zwischen $1/10$ und $1/15$ der in den Jahren 1861 und 1860 erreichten, über lang oder kurz sich bessern müssen. Da nun gleichzeitig die Eröffnung Nankings bevorsteht, und die Einwirkung der Ebbe und Fluth des Meeres, wenigstens während der Wintermonate, wenn der Wasserstand am niedrigsten ist, an Chingkiang vorbei gerade bis Nanking verspürt wird, welcher letztere Ort vielleicht dazu bestimmt sein dürfte an der directen Ausfuhr der Thee- und Seiden-Erzeugnisse des Jangtze-Gebietes mit Shanghai zu rivalisiren, so scheinen Aussichten vorhanden zu sein, daß unser Recht, den Fluß zu befahren, uns mit der Zeit zu Nutzen gereichen könne. Vorläufig aber ist solches jedoch nicht im Entferntesten der Fall, und es ist mithin auch ohne jedwede Bedeutung, daß unsere Consulate in den gedachten Jangtze - Häfen ausschließlich sich in Händen der resp. dort weilenden englischen Consule befinden.

Nach Chingkiang, demjenigen der drei gegenwärtig offenen Jangtze-Häfen, welcher dem Meere am nächsten liegt, belief sich der Import für das Jahr 1863 auf ca. 12 Millionen Reichsthaler, zu zwei Drittheilen etwa allein für Bauholz, Dielen, Sparren ꝛc., die vom westlichen Gebiet des Flusses jenseit Hankous in großen Flotten auf hier gebracht werden; hier findet sich ein von jeher bekannter und frequenter Markt, indem von hieraus gegen Nord sich mehrere Wasserwege verzweigen, unter welchen der „Große Kanal“, welcher doch gegenwärtig nicht in seiner ganzen Ausdehnung schiffbar ist, sich als ein glänzendes Denkmal chinesischen Unternehmungs-Geistes früherer Zeiten darthut. Ein Uebriges der Einfuhr bestand in Opium für etwa 1 Million Reichsthaler, Oel, Talg und anderen derartigen Bedarfs - Artikeln. Die Ausfuhr betrug kaum 2 Millionen Reichsthaler, hauptsächlich für Kupfergeld, welches sich hier wegen des Holzhandels in großer Menge anhäuft und von den Fremden aufgekauft wird, um damit die Theeproducenten bezahlt zu machen, welche ihre Vorräthe nach Kiukiang und Hankou bringen.

Kiukiang, der nächste offene Jangtze-Hafen, liegt bereits tief ins Land hinein unweit des großen Poyang - Sees. Dieser Platz ist für die Thee-Einkäufer von großer und steigender Bedeutung, während der Absatz an europäischen und anderen fremden Waaren nur mäßig, weil die Bewohner des reichen Hinterlandes nicht, wie z. B. die von Hankou, via Kanton, früher mit denselben bekannt geworden waren. Die Einfuhr im Jahre 1863 bestand in Opium für ca. 3 Millionen Reichsthaler, in fremden Manufactur-Waaren für $1\frac{3}{4}$ Mill., in Kupfermünzen für $1\frac{1}{2}$ Mill., wie in Gegenständen chinesischer Bedarfs-Artikel, zum Totalbetrage von $8\frac{1}{2}$ Mill. Reichsthaler, während die Ausfuhr sich auf über 19 Millionen Reichsthaler belief, von welchen $5\frac{1}{2}$ Millionen für schwarzen Thee und $11\frac{1}{3}$ Millionen für grünen Thee, hauptsächlich aus den Gegenden um den Poyang-See herum.

Nach Hankou, dem westlichen Endpunkte des Fremden-Verkehrs am Jangtze-Flusse, dessen Bedeutung wir bereits Gelegenheit fanden im Allgemeinen zu berühren, betrug die Einfuhr im Jahre 1863 ca. 21 Millionen Reichsthaler in Waaren und ca. 19 Millionen in Silberbarren und Kupfermünze. Erstere bestanden in Opium für ca. 2 Millionen, — ein verhältnißmäßig geringer Betrag, welcher sich daraus erklärt, daß die Opium-Production hauptsächlich in den angrenzenden Ortschaften stattfindet — in fremden Manufacturen für ca. 9 Millionen Reichsthaler, in Zucker für 2 1/5 Millionen, in einheimischen Seidenwaaren für 1 1/2 Millionen, und der Rest in verschiedenen anderen Bedarfs-Artikeln. Die Ausfuhr erreichte den hohen Betrag von ca. 35 Millionen Reichsthaler, davon 19 Millionen für schwarzen Thee, — direct nach London gingen hiervon 5 Ladungen im Werthe von 1 1/2 Mill. Reichsthaler — 2 7/8 Millionen für Tabak, 1 1/5 Millionen für Bauholz ꝛc., 1/2 Million für Kupfer und Kupferwaaren, 1/2 Million für Baumwolle, 3/4 Millionen für Hanf (eigenthümlicher Art), 3/4 Millionen für Apothekerwaaren, 2 1/4 Millionen für Oel, 1/2 Million für Papier, 1/2 Million für Reis, 1 1/2 Millionen für Talg, 1/2 Million für rohe Seide ꝛc. ꝛc. Die Schifffahrt auf dem Jangtze-Flusse ist von Seiten der Tractat-Mächte vorläufig durch eine Menge auf die Hintertreibung der Schmuggelei wie des Verkehrs überhaupt mit den übrigen großen am Flusse belegenen Städten hinzielender Bestimmungen regulirt; eine der wichtigsten derselben ist die, daß die Schiffsdokumente bei der Aussegelung in Chinkiang zu deponiren sind, woselbst sie bis zur dort erfolgten Rückkunft des Schiffes verweilen müssen und nur dann ausgeliefert werden, wenn inzwischen über letzteres während seines Aufenthaltes auf dem Flusse nichts Vertragswidriges verlautete; da aber diese Bestimmungen zur Zeit für uns durchaus bedeutungslos sind, ist eine detaillirte Darstellung derselben unnöthig.

Während die Geschäftsbasis der in den Jangtze-Häfen ansässigen Fremden fast ausschließlich in Shanghai zu suchen ist, gilt dies jedoch zum größeren Theil auch bezüglich der drei am Pechele-Meerbusen nördlich belegenen Häfen, Chifu, Tientsin und Niuchuang.

Chifu, an der Küste des Vorgebirglandes Shantung, von den Chinesen Jentai genannt, ist den Begriffen der letzteren gemäß eine vergleichsweise unbedeutende Stadt mit etwa 10,000 Einwohnern, und besitzt anstatt jedweden Hafens nur eine in den meisten Fällen wohlgeschützte Rhede mit gutem Ankergrund. Es war in seiner Eigenschaft als Lade- und Löschplatz für mehrere nicht entfernte größere Städte, von welchen Tangchau und Fuchau die nächsten sind, und als Lagerplatz für die Ortschaften um den Meerbusen herum, daß Chifu eine wohlverdiente Aufmerksamkeit erregte. Indessen ist der Umsatz, obgleich jedes Jahr seit Eröffnung des Platzes sich ein allmäliger Fortschritt gezeigt hat, noch von keiner besonderen Bedeutung, und die Etablissemente der Fremden sind

dort noch immer spärlich vertreten. Die Einfuhr im Jahre 1863 betrug 6⅓ Millionen Reichsthaler, worunter Opium für 1⅛ Millionen, fremde Manufacturen für 1 Million, andere fremde Waaren für ⅓ Million, inländischer Zucker für 1⅓ Million und andere einheimische Artikel für die übrige Summe. Die Ausfuhr betrug 4⅛ Millionen Reichsthaler, worunter Oelkuchen für 1⅙ Millionen und Erbsen für 1½ Millionen; Baumwolle, Farbestoffe ꝛc. sind ebenfalls bedeutende Export-Artikel; desgleichen Weizen, Bohnen-Oel, gelbe wilde Seide, sehr ordinärer Art, verschiedene Apotheker-Waaren, Datteln und andere Früchte. Durch den Austausch dieser Producte des nördlichen Chinas gegen die im Süden erzeugten, worunter hauptsächlich Zucker, finden unsere Schiffe ihre häufigste und vortheilhafteste Verwendung, weshalb das ganze Jahr hindurch bei Chifu, während der Sommermonate aber auch bei Tientsin und Niuchuang, deren Schifffahrt in der Regel wegen des Eises von Mitte November bis Mitte März geschlossen, eine größere Anzahl derselben stets vorhanden ist. Unser Consulat in Chifu verwaltet ein Vice-Consul, augenblicklich der Herr J. D. Thorburn, unter der Controlle unseres Consulats zu Tientsin.

Letztgenannter Platz liegt an dem Verbindungspunkte des „Großen Kanals" mit dem Peiho-Flusse, 7 Meilen in gerader Linie von der Mündung dieses letzteren entfernt, und hat an ca. 500,000 Einwohner. Da auch das Hinterland sehr volkreich und fruchtbar ist, die Haupt- und Residenzstadt Peking überdies nur etwa zwei Tagereisen fern liegt, so erregte Tientsin nach dem Friedensschlusse im Jahre 1860 die besondere Aufmerksamkeit der Fremden, was auch bereits im ersten Jahre durch einen bedeutenden und sehr ergiebigen Umsatz gerechtfertigt wurde; alsbald erwarb man sich ein bedeutenderes Areal an Grundbesitz unterhalb der chinesischen Stadt am linken Flußufer, und ansehnliche Bauten wurden in Angriff genommen, jedoch nur zum geringeren Theil vollendet, indem das Jahr 1862 ein ziemlich ungünstiges war, während das Jahr 1863 das Vertrauen zu der Bedeutung des Platzes für den Handel der Fremden vollends erschütterte. Da indeß der „Große Kanal", durch welchen Tientsin vormals eine Menge der Zufuhren empfing, welche demselben nunmehr mittelst des Peiho-Flusses zugehen, schon vor Eröffnung des fremden Handels auf letzterem seit geraumer Zeit auf einer längeren Strecke unschiffbar gewesen war und noch immer ist — ein Umstand, welcher durch einen veränderten Lauf des „Gelben Flusses" und das Austrocknen seines früheren von dem Großen Kanal passirten Bettes veranlaßt wurde — dürfte der Grund zu jenem Hinsiechen der Geschäfte nicht in der Wiederaufnahme der inneren Communications-Straße zu suchen sein. Dasselbe ist vielmehr eine Wirkung der verhältnißmäßigen Armuth, worin die Chinesen des Nordens leben, und des daraus folgenden mangelhaften Verbrauchs-Vermögens, wie auch wahrscheinlich der Ungunst, mit welcher die zahlreichen Mandarinen des nahen Pekings alle dieje-

nigen betrachten, welche sich den „Barbaren" des Westens nahen. Außerdem haben die eingebornen Kaufleute Tientsins es schnell gelernt, behufs ihrer Einkäufe selber nach Shanghai zu gehen und ihren Vorrath an Export-Artikeln für eigene Rechnung zu verschiffen. Endlich auch ist es keineswegs unmöglich, daß die russische Concurrenz vom Norden auf die Bedeutung des Platzes einen unheilsamen Einfluß übte. Nichts destoweniger stellte sich im Jahre 1863 die Einfuhr, wie folgt: Manufactur-Waaren für $2^7/_{10}$ Millionen Reichsthaler, andere fremde Waaren für $^1/_2$ Million, Opium für $3^1/_3$ Millionen, Oel für ca. 1 Million, Farbestoffe für $^7/_{10}$ Millionen, Papier und Blatt- oder Rauschgold für ca. 2 Millionen, Zucker für $^7/_{10}$ Millionen, Seidenwaaren für $^2/_5$ Millionen, Thee für $1^1/_8$ Millionen, Tabak für $^1/_2$ Million, außer einer Menge anderer japanischer, ostindischer und speciell chinesischer Bedarfs-Gegenstände, im Ganzen zum Betrage von ca. 9 Millionen Reichsthaler. Die Ausfuhr ergab $2^2/_5$ Millionen, namentlich Pelzwaaren, russische und wollene Stoffe, Apothekerwaaren, wie auch Erbsen, Bohnen, Baumwolle, Früchte, Seife 2c. In der Umgegend Tientsins, wie auch an anderen Orten Chinas, finden sich zum Behufe der Seesalz-Production sehr bedeutende Salzwerke; da dieselben jedoch ausschließlich für Rechnung des Staats betrieben werden und der Verkauf des Salzes nur durch die Agenten der Regierung vermittelt wird, liegt diese Branche der Industrie und des Handels gänzlich außerhalb des Bereichs privater Thätigkeit, um so mehr als der gedachte Artikel nicht vom Auslande eingeführt werden darf. Die Schifffahrt auf dem Peiho-Flusse zwischen Tientsin und den an der Mündung des ersteren belegenen Forts Taku ist zwar ohne eigentliche Gefahr, da das Wasser tief und der Grund überall weich, jedoch wegen des starken Stromganges und der vielen sehr bedeutenden Krümmungen des Flusses, durch welche der Abstand zwischen den gedachten beiden Punkten bis auf etwa 18 Meilen vergrößert wird, in hohem Grade langsam und mühselig; Segelschiffe brauchen den Umständen nach 4 bis 8 Tage, Dampfschiffe, deren mehrere, Chifu anlaufend, wöchentlich zwischen Shanghai und Tientsin fahren, 20 bis 24 Stunden, um den Fluß hinauf zu kommen. Die Barre außerhalb der Mündung ist bei hohem Wasser über 10 oder $10^1/_4$ Fuß tiefgehenden Schiffen nicht passabel, weshalb solche sich entweder den Empfang der Ladung auf der Rhede in Prahmen bedingen, oder, wenn dies nicht thunlich, einen Theil der Ladung dort für eigene Rechnung löschen müssen. Zuverlässige Lootsen — darunter ein dänischer — sind zu 5 Dollars pr. Fuß tiefgehend von der See bis an das Fahrwasser im Flusse zu haben. Außer dem vertragsmäßigen Lastgelde haben die Schiffe, welche bei der Stadt der Fremden — woselbst das nach einem angrenzenden Dorfe von den Chinesen Tß-chulin genannte Zollamt sich befindet — ankern, eine communale Steuer von 5 Candarins pr. $^1/_2$ Last zu zahlen. Das Prahmgeld schwankt zwischen $^1/_5$ und $^2/_5$ Dollars pr. Centner,

je nachdem die Waaren nach Tientsin gebracht werden aus Schiffen, welche innerhalb oder außerhalb der Barre löschen. Das dänische Consulat verwaltet Herr John Meadows, Chef des angesehenen Hauses Meadows & Co. in Chifu und Tientsin; derselbe hat sich während einer Reihe von Jahren im Lande aufgehalten, ist mit einer eingebornen Dame verheirathet und spricht geläufig die chinesische Sprache, welcher letztere Umstand für unsere Interessen von großer Wichtigkeit ist, weil Tientsin der Sitz eines Mitgliedes des chinesischen Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten, dem es obliegt die Berichte auswärtiger Repräsentanten in Empfang zu nehmen und jedenfalls vorläufig zu beantworten.

Der Hafen Niuchuangs, von den Chinesen Jingtze genannt, liegt am rechten Ufer des in die nord-östliche Ecke der Pechele-Bucht ausmündenden Lian-Flusses, etwa eine Meile von der Mündung entfernt. Die Barre vor demselben ist sehr breit und nach Außen etwas höher als nach Innen, liegt aber zu Zeiten hoher Fluth 18 bis 20 Fuß unter Wasser. Das schiffbare Fahrwasser außerhalb der Barre ist jedoch ziemlich eng und die Einsegelung in den Fluß, wie die Ausfahrt von da in die offene See, durch den Mangel an Baken und einem Leuchtschiffe sehr erschwert. Bei contrairem Winde trifft es nicht selten, daß sowohl aus- als eingehende Schiffe durch unerläßliches Aufankern um viele Tage verzögert werden. Lootsen, namentlich amerikanischer Herkunft, sind dort am Platze reichlich zu haben; dieselben berechnen an Lootsengeld, von der Küstenseite der Barre bis an den Ankerplatz bei Jingtze, 5 Dollars pr. Fuß tiefgehend. Die dortige Bevölkerung ist zahlreich, vielleicht über 50,000 Seelen, aber sehr arm, und von fremden Etablissementen, welche hier ungewohnter Weise oberhalb anstatt unterhalb der chinesischen Stadt errichtet sind, giebt es nur noch äußerst wenige. Der Export-Handel von diesem Platze aus ist in fortwährendem Steigen und fast ausschließlich in den Händen chinesischer Kaufleute; im Jahre 1863 wurden ca. 200 hauptsächlich in Hülsenfrüchten, (Erbsen, Bohnen,) Oel und Oelkuchen[1]) — welche letzteren ein in den Zuckerdistricten des Südens sehr beliebtes Düngungsmittel bilden — bestehende Ladungen in Schiffen unter fremder, häufig der dänischen, Flagge expedirt, und im letzt verflossenen Jahre hatte die Zahl der expedirten Ladungen, worunter viele sehr große in Schiffen von über 200 Lasten, bereits vor Ende Juli eine gleiche Höhe erreicht, weshalb allgemein angenommen wurde, daß dieselbe für das Jahr 1864 wol noch vor Schluß der Schifffahrt bis auf 300 Ladungen steigen würde. Die Thätigkeit der dort ansässigen Fremden beschränkt sich auf den Importhandel mit Opium, welches noch immer einen Hauptartikel bildet, einfachen englischen Manufactur-Waaren und etlichen

[1]) Indigo, Wolle und etwas Gold werden ebenfalls ausgeführt; indessen fehlen über den Umsatz in jenem Hafen die officiellen Listen.

anderen billigen Artikeln, doch auch dies nur in sehr geringem Umfange. Das Hinterland ist zwar von großer Ausdehnung, denn es erstreckt sich nördlich bis in die Nähe des Amur-Flusses und südlich bis nach der Halbinsel Korea; es ist stark bevölkert und in vielen Gegenden wohl gebaut; im Allgemeinen aber ist die Armuth vorherrschend und der Begehr nach ausländischen Gegenständen nur gering; außerdem sind raubende und plündernde Banden in jenen Gegenden nichts Seltenes. Es ist natürlich, daß der Platz unter so bewandten Umständen den großen Handlungshäusern zu Shanghai und Hongkong kein eigentliches Interesse einzuflößen vermag, und daß sich derselbe nur sehr langsam zu einem Markte für die Einfuhr wird emporheben können. Anders aber verhält es sich, wie bereits oben erwähnt, bezüglich der Ausfuhr, und die großen Schaaren im Binnenlande, welche gewohntermaßen sich während der Wintermonate versammeln, um den Ueberschuß ihrer Erzeugnisse an einen Verschiffungsplatz zu bringen, scheinen immer mehr den Hafen Niuchuangs zum Ziele ihrer Wanderung machen zu wollen. Die Stadt Niuchuang selber liegt ca. 8 Meilen weiter hinauf an einem Arm des nicht mehr schiffbaren Lian-Flusses, sie ist dem völligen Verfall nahe und für den Umsatz ohne jedwede Bedeutung. Unser Consulat zu Jingtze verwaltet gegenwärtig der englische Consul, Herr Ths. Meadows, Bruder unseres Consuls zu Tientsin und wie dieser ein vieljähriger Einwohner China's; derselbe ist überdies ein kenntnißreicher Mann, guter Verfasser, und hat bereits 20 Jahre im Dienste des englischen Consulatwesens gearbeitet.

Wenden wir uns nunmehr den seit 1842 offenen in südlicher Richtung von der Mündung des Jangtze-Flusses liegenden älteren Häfen zu, werden wir alsbald bemerken, daß der nächste unter ihnen, Ningpo, in hohem Grade der Handelssuprematie Shanghais unterworfen ist. Die günstige Lage des Platzes am linken Ufer des Tung-Flusses, der Mündung des Nebenflusses Tzeki gegenüber und ca. 2$^1/_2$ Meilen vom Meere entfernt an einer ausgedehnten fruchtbaren Ebene, welche eine Menge der von den Chinesen so beliebten Wasserstraßen darbietet, machte denselben schon früh zu einem sehr gesuchten Handelsort; von hier aus ging jährlich eine chinesische Handelsflotille nach Japan, und die Portugiesen besaßen hier bis zu ihrer Vertreibung um die Mitte des 16ten Jahrhunderts bedeutende Handelsetablissemente. Augenblicklich ist lediglich die im Uebrigen recht beträchtliche Reis-Einfuhr desselben von directer Natur; alle sonstigen Artikel, die etwa ein- oder ausgeführt werden, gehen hauptsächlich über Shanghai, mit welchem letzteren Platze täglich fahrende Dampfschiffe die Verbindung vermitteln und wohin häufig ganze Flotten chinesischer Fahrzeuge abgehen. Die fremden Kaufleute, welche an dem rechten Ufer des Flusses, das mit dem linken durch eine Pontonbrücke verbunden ist, ihre Etablissemente haben, sind sämmtlich nur Agenten und Commissionäre. Die

Einfuhr im Jahre 1863 bestand in Manufactur=Waaren für 1½ Millionen Reichsthaler, Metalle und Metall=Waaren für 1¾ Millionen, Opium für 4 Millionen, Reis für 13½ Millionen, — letztgedachten Artikel bringen oft dänische Schiffe — Zucker für 3 Millionen, und in vielen anderen inländischen Producten, wie Porzellan, Mais, Apotheker=Waaren, Oel, Indigo, Tabak, Seidenwaaren, Bauholz, Früchte rc. rc., in einem Gesammtbetrage von etwa 32 Millionen Reichsthaler. Die Ausfuhr belief sich auf 14 Millionen, wovon Baumwolle für 7 Millionen, Thee für 2½ Millionen, Bast= und Stroh=Matten für 1⅛ Millionen, Seide für ½ Million u. s. w. Die Barre vor der Flußmündung kann mit Schiffen bis 14 Fuß tiefgehend ohne Schwierigkeit befahren werden. Die Lootsentaxe ist 10 Dollars pr. Fuß tief=gehend von der Insel Chusan, und 3 Dollars pr. Fuß tiefgehend von der Insel Square, bis an den Ankerplatz vor der Stadt. Ningpo ist kein gesunder Aufenthaltsort; ein Uebelstand für die Einwohner ist ferner, daß dieselben darauf angewiesen sind, entweder aufgefangenes Regenwasser zu benutzen, oder einige Meilen höher hinauf das Wasser aus dem Flusse herbeizuholen, indem das Flußwasser in der Nähe der Stadt sehr brackig ist. Unser Consulat in Ningpo verwaltet der englische Consul.

In Fuchau, südlich von Ningpo, treffen wir andere Verhältnisse. Die chinesische Stadt ist eine Provinz=Hauptstadt, und als solche der Sitz einer Menge Beamten; sie liegt ½ Meile von dem rechten Ufer des Min=Flusses, und die Vorstadt derselben, Nantai, nimmt den ganzen Zwischenraum ein. Die Entfernung von der Mündung des Flusses beträgt ungefähr 6 Meilen. Erst nach dem Jahre 1853, als die Rebellen die Ausfuhr über Kanton und Shanghai bedrohten, wurde Fuchau in einem ausgedehnteren Maßstabe der Hauptmarkt für den Theehandel, wo nun die Fremden theils am linken Fluß=ufer, Nantai gegenüber, theils auf der inmitten des Flusses liegenden Felsen=insel, Chunchau, die durch eine steinerne Brücke mit dem rechten Ufer ver=bunden ist, sich einrichteten. Dieselben besitzen nunmehr dort sehr bedeutende Etablissemente, in welchen alle größeren Handlungshäuser Chinas vertreten sind. Der Fluß durchläuft ein felsenreiches Hinterland mit einem starken die Schifffahrt erschwerenden Strome; außerdem ist der Wasserstand bereits bei der Pagoden=Insel, 2½ Meile unterhalb Fuchau's, so niedrig, daß die meisten fremden Schiffe dort ihren Ankerplatz suchen und ihre Verbindung mit den Etablissementen der Fremden mittelst chinesischer, augenblicklich daselbst in großer Menge anzutreffender Transportböte bewerkstelligen müssen. Das Lootsengeld beträgt 3 Dollars pr. Fuß tiefgehend von der Ostspitze der White Dogs=Inseln bis zu der Insel „Sharp Peak" in der Mündung des Min=Flusses, und 1½ Dollars pr. Fuß tiefgehend von ebengedachtem Ort bis zu der Pagoden=Insel, welche letztere Strecke gewöhnlich mittelst chinesischer Bugsirböte (bei größeren

Schiffen bis zu 50—60 Stück an der Zahl), die stets in großer Menge vorhanden sind und für die ganze Fahrt mit ½ Dollar pr. Boot bezahlt werden, zurückgelegt wird. Die Einfuhr im Jahre 1863 hatte einen Werth von 21½ Millionen Reichsthaler, davon Opium für über 10 Millionen, fremde Manufactur-Waaren für ca. 2 Millionen, andere fremde Waaren für ⅘ Millionen, inländische seidene und baumwollene Waaren für über 5 Millionen, Tabak für ½ Million, Erbsen für ⅓ Million, Reis für ¼ Million 2c. 2c. Die Ausfuhr umfaßte 37 Millionen Reichsthaler, nämlich Thee ca. 33 Millionen, Papier für 2½ Millionen, Bauholz, Dielen, Bambus u. dgl. m. für 1 Million 2c. Vom Thee gingen zwei Drittel direct nach England, der Rest hauptsächlich nach Amerika und Australien. Die Trächtigkeit der angekommenen Schiffe betrug ca. 117,000 Lasten, wovon 46,800 in Ballast; die der ausclarirten betrug 107,000, wovon 8,000 in Ballast, ⅔ des erwähnten Schiffsraums waren britisches Eigenthum. Das Hinterland Fuchau's ist sehr gebirgig und umfaßt die wegen ihrer vorzüglichen Theeproduction bekannten Bohea-Hügel; an jedem Bergesabhang gewahrt man Thee-Plantagen, oder reiche Holzungen, welche eine große Menge Nutzholz liefern, wofür der durch dieses Hinterland sich schlängelnde Min-Fluß die nöthige Transportstraße bildet. Es ist daher sehr wahrscheinlich, daß die große Bedeutung Fuchau's als Thee-Verschiffungsplatz sich nicht wieder verlieren wird, wenn einst der Landfrieden völlig wieder hergestellt sein wird. Unser dortiges Consulat verwaltet das geachtete englische Haus Gilman & Co. Der zeitweilige Repräsentant dieses Hauses zu Fuchau ist der Herr C. A. Wild, welcher im Conflicte zwischen der dänischen und der preußischen Flagge während des letzten Krieges unseren Interessen großen Eifer widmete.

Der leicht erreichbare Hafen Amoy's liegt an der Südwestseite einer Insel gleichen Namens unweit des festen Landes und der Mündung des festländischen Flusses Lung, welcher denselben mit einem reichen Hinterlande, worin die große Departements-Stadt Changchau liegt, verbindet. Der dortige Handel der Fremden ist zwar alten Datums, jedoch erst seit dem Jahre 1842 gesetzlich gestattet; dem Anschein nach haben die dortigen Mandarinen es in hohem Grade verstanden, die Vortheile des früheren Trafiks an sich zu ziehen, und weil im gedachten Jahre die Zolltaxen wie auch die Schiffs-Abgaben in einer Weise geordnet wurden, welche ihnen nicht länger gestattete ihre angewohnte Raubgier auf Kosten der Fremden direct zu befriedigen, haben sie die Mittel gefunden dies indirect zu thun durch inländische Besteuerung fremder Waaren, nachdem solche chinesisches Eigenthum geworden. Dem zufolge ist der gesetzliche Umsatz der Fremden im Abnehmen begriffen, während das Schmuggeln zur Tagesordnung gehört; die chinesischen Schmuggler aber sind, wenn sich die Gelegenheit dazu bietet, auch Seeräuber, und die Erfahrung bestätigt, daß diese

den Handel zerrüttenden Individuen sich in den dortigen und südlicheren Gewässern bis Hongkong vorbei häufig zeigen. Hongkong ist der Platz, von wo aus Amoy mit Waaren versehen wird, und wo Seeräuber und Schmuggler, wenngleich aus anderen später zu erörternden Gründen, förmlich floriren. Dennoch betrug der Werth der im Jahre eingeführten und verzollten Waaren nahe an 17 Millionen Reichsthaler, worunter Opium für 4²/₅ Millionen, Baumwolle für 2⁴/₅ Millionen, fremde Manufactur-Waaren für 1½ Millionen, Metalle und metallene Waaren für 1½ Millionen, Erbsen für 1¼ Millionen, Oelkuchen für 1⅛ Millionen, Reis für 1⅓ Millionen, außer nicht unbedeutenden Quantitäten getrockneter und gesalzener Fische, Trepang, Seiden-Waaren, Vogel-Nester &c. Die Ausfuhr bestand in Zucker für 2 Millionen Reichsthaler, Thee für 2³/₅ Millionen, Porzellan- und Töpfer-Waaren, Papier, Sonnenschirmen, Früchten, Baumwollen-Waaren, Tabak und Farbestoffen, im Gesammtwerthe von über 8 Millionen. Die Trächtigkeit der eingehenden Schiffe betrug 54,000 Lasten, worunter 7,300 dänisches Eigenthum, von welchen wiederum 1,600 in Ballast; die Trächtigkeit der ausclarirten Schiffe war ungefähr von gleichem Umfange und in dem nämlichen Verhältnisse; doch waren 2,300 Lasten der ausclarirten Anzahl dänisches Eigenthum. Die Etablissemente der Fremden finden sich zum größeren Theil auf der die westliche Seite des Amoy-Hafens begrenzenden kleinen Insel Kulong; da keine Lootsen nöthig sind, finden sich deren auch keine, welche von den Handelnden als solche angestellt wären; dann nnd wann bieten sich Fischer den ankommenden Schiffen als Lootsen an, aber es bleibt dem Führer des Schiffes überlassen, ob er dieselben benutzen und was er ihnen für ihre Dienste zahlen will. Unser dortiges Consulat ist in den Händen des Herrn W. Maurilyan aus dem Hause Elles & Co.

Bei dem Frieden in Tientsin 1858 wurde festgestellt, daß die an dem südlich von Amoy in das chinesische Meer sich ergießende Fluß Han belegene Departements-Stadt Chauchau dem fremden Handel eröffnet werden solle. Dieselbe hatte früher schon bedeutende Opium-Niederlagen, erst auf der Insel Namoh, später auf der Insel Masu in der Mündung des Flusses, und die dortigen Mandarinen hatten im eigenen wohlverstandenen Interesse damit durch die Finger gesehen. Nachdem der Handel freigegeben und die Niederlagen nach Chauchau gebracht werden sollten, stellte sich heraus, daß bei gedachter Stadt, von dem 1 Meile von der Mündung entfernten Swatau an, der Wasserstand des Flusses gar zu niedrig sei, um von den fremden Schiffen benutzt werden zu können, weshalb man sich für letzteres Städtchen oder richtiger Dorf entschied. Der Platz ist sehr unbedeutend, aber die Zollstätte ist jetzt daselbst errichtet und die fremden Consulate folgen allmälig mit den fremden Kaufleuten nach, welche letzteren doch ihre Packhäuser auf der Insel Masu belassen zu wollen scheinen. Da indeß das Hinterland reich und von jener kräftigen und betriebsamen Race

bevölkert ist, welche auch Siam, Singapore, Borneo und Malaka mit den vorzüglichsten Einwanderern versehen hat, unterliegt es keinem Zweifel, daß Swatau einer blühenden Zukunft entgegenschreitet. Das linke Ufer des Flusses ist gebirgig, an dem rechten Ufer desselben aber erstreckt sich eine bedeutende, leicht zu überrieselnde Ebene, woselbst namentlich der Zuckerbau in einem größeren Maßstabe betrieben wird. Die Einfuhr hatte im Jahre 1863 den Werth von ca. 14 Millionen Reichsthaler, worunter Baumwollen-Garn für 3¼ Millionen, und Baumwolle für 2 Millionen, was auf eine erhöhte Thätigkeit unter den Einwohnern des Landes in der Verarbeitung baumwollener Stoffe hindeutet; ferner Opium für 2¼ Millionen, Oelkuchen — als Düngungsmittel für die Zuckerfelder — für ca. 4 Millionen, endlich fremde Waaren für ca. 2 Millionen, Reis, Erbsen, Bohnen, Tabak rc. rc. Von der Ausfuhr, im Werthe von ca. 7 Millionen Reichsthaler, waren allein 5 Millionen für Zucker, welcher von hieraus nach Shanghai und den nördlicheren Häfen verschickt wird; der Rest bestand in verarbeitetem Tabak, Papier, ordinärem Porzellan rc. rc. Der einclarirte Schiffsraum betrug 76,000 Lasten, worunter 11,000 in Ballast; eine ähnliche Anzahl Lasten wurde ausclarirt, darunter 30,000 in Ballast; zwei Drittel derselben waren britisches Eigenthum. Die Lootsentaxe von dem äußeren Ankerplatze der Insel Masu bis Swatau ist 2½ Dollars pr. Fuß tiefgehend. Unser Consulat in Swatau verwaltet Herr H. A. Dircks, ein Hamburger.

Es wurde bereits oben darauf hingewiesen, wie der Handels-Verkehr dreier der letzterwähnten vier Häfen an der ihre respectiven Hinterländer von dem großen Binnenlande trennenden Gebirgskette eine natürliche Grenze oder Hemmung findet; Swatau theilt mit ihnen dasselbe Loos, alle vier jedoch [1]) finden dafür einen größeren oder geringeren Ersatz im Verkehr mit der in der Nähe liegenden großen und fruchtbaren Insel Formosa, welche durch den Frieden zu Tientsin ebenfalls dem fremden Handel eröffnet wurde. Stipulirt wurde der Zeit, daß Taiwan im Süden und Tamsui im Norden der Insel von Fremden bewohnt und die Häfen jener Städte von fremden Schiffen besucht werden durften; mit Einwilligung der chinesischen Autoritäten ist man jedoch noch weiter gegangen; da der Hafen Taiwan's, ½ Meile von der Stadt an der Mündung des an ihm vorüberfließenden Flusses belegen, unbequem und unsicher ist, wird gewöhnlich das 7 Meilen südlicher belegene Takow vorgezogen, welches einen guten und leicht zugänglichen Hafen, wie auch gute Verbindungswege mit dem Hinterlande besitzt, während im Norden der Insel den fremden Schiffen auch der Zutritt zu Kilung gestattet ist, in dessen Nähe sich Steinkohlenminen befinden, die ein gut verwendbares Product liefern, und deren Reichhaltigkeit

---

[1]) Namentlich aber Suchau und Amoy.

sehr gelobt wird. Die fremden Consulate befinden sich in Tamsui, dessen Hafen nichts Wesentliches zu wünschen übrig läßt; aber der dortige fremde Handel ist noch immer in seinem ersten Anfang; noch kommen nur wenig fremde Schiffe nach dort, und nur eins oder zwei der vielen Dampfschiffe, welche, die dazwischen liegenden Häfen des festen Landes anlaufend, regelmäßig zwischen Hongkong und Shanghai fahren, berühren die Insel. Es läßt sich schwer entscheiden, wie schnell und in welchem Umfange es dem Handel gelingen wird, die Einfuhr ausländischer Artikel zu fördern, und, die Ausfuhr anlangend, sind die Verhältnisse bezüglich zwei der wichtigsten Erzeugnisse Formosa's, nämlich des Kampfers und des Reises, eigenthümlicher Art. Ersterer ist Gegenstand eines Regierungs-Monopols, das zwar häufig umgangen wird, jedoch nicht ohne eine Gefahr, welcher nur Chinesen sich aussetzen mögen. Die Ausfuhr des letzterwähnten Artikels suchen wiederum die nicht Reis producirenden Einwohner der Insel oft mit bewaffneter Hand zu hintertreiben, indem der Reis hier, wie überall in China, das Hauptnahrungsmittel Aller bildet. Die Reisproducenten, welche für ihre Waaren keine Zahlung erhalten, bevor dieselben nicht an Seite eines Schiffes gebracht sind, sehen sich daher in der Regel gezwungen, in großen bewaffneten Schaaren sie bis an den Verschiffungsplatz zu escortiren. Dennoch geschieht es dann und wann, daß die Einwohnerschaft dieser oder jener zu passirenden Dörfer, mit ihren Aeltesten an der Spitze, einen Rückzug erzwingen, während die Mandarinen, welche vielleicht von der einen oder anderen Partei bestochen sein mögen, sich durchaus nicht um derartige Händel kümmern. Unter so bewandten Umständen aber dürfte leicht ersichtlich sein, daß die Verhältnisse den Fremden nicht günstig sind, zumal diese letzteren an den betriebsamen und aufgeklärten Kaufleuten Fuchau's und Amoy's sehr gefährliche Concurrenten haben. Außer Kampfer und Reis sind auch Zucker, Indigo, Schwefel und mehrere andere Gegenstände zu haben. Die Ostküste wird von einem Volksstamm bewohnt, welcher die chinesische Oberhoheit nicht anerkennt, und ist ohne Gefahr nicht zu besuchen; an der Westküste bieten eingeborne Lootsen allenthalben ihre Dienste an, Taxen existiren jedoch nicht, und es muß also in jedem einzelnen Falle der Preis mit denselben bedungen werden ehe ihnen der Zutritt zum Schiffe gestattet wird. Der englische Consul zu Tamsui verwaltet das auf der Insel sich befindliche dänische Consulat. Die Insel liegt im Zollgebiete Suchau's, und die endgültige Clarirung aller Abgaben für Waaren und Schiffe, von oder nach Formosa, geschieht am Zollamte zu Suchau, den Umständen nach direct oder durch Vermittelung der Consulate zu Tamsui. Bis reichlich um die Mitte des 17. Jahrhunderts betrachteten sich die Holländer als Herren der Insel und hatten daselbst mehrere feste Plätze inne; diese fielen aber bald chinesischen Freibeutern in die Hände und die Regierung zu Peking zögerte nicht, die Herrschaft an sich zu nehmen. Der chinesische Name der

Insel ist Taiwan, und da dieser bekanntermaßen in den Verträgen unter den offenen Plätzen mit aufgeführt ist, scheint man namentlich französischer Seits zur Geltung bringen zu wollen, daß den Fremden der Zutritt zu jedem beliebigen Punkte der Insel gesetzlicher Weise frei stehe; wie bereits oben erwähnt, scheinen die chinesischen Behörden in dieser Beziehung auch keinerlei Schwierigkeiten machen zu wollen.

Im Gegensatz zu Formosa ist die südlicher belegene wichtige Insel, Hainan, von jeher Eigenthum der Chinesen gewesen. Es findet sich auf derselben eine im Vergleich zu anderen chinesischen Städten wohlgebaute, sehr große Stadt, Kiungchau genannt, welche nebst ihrem Hafen, Hoihau, den Verträgen zufolge den Fremden eröffnet ist. Letztere haben indeß noch keine Neigung an den Tag gelegt, sich an dem dortigen Trafik zu betheiligen, trotzdem sowohl die Einwohnerschaft als die Local-Autoritäten als sehr freundlich gesinnt geschildert werden. Aus diesem Grunde sind auf der Insel, die dem Vernehmen nach wohl gebaut und an den Erzeugnissen der tropischen und temperirten Zonen sehr productiv sein soll, auch noch keine fremden Consulate vorhanden. Die Schiffer Hainan's handeln für eigene Rechnung auf Hongkong, Kanton und Makao; sie haben den Ruf aufgeklärter und gewandter Leute, stehen aber gleichzeitig im Verdacht des Schmuggelns und der Seeräuberei.

Von den offenen chinesischen Häfen bleibt nur noch das eben erwähnte Kanton zu beschreiben übrig. Die hervorragende Rolle, welche jener Platz vor Ausbruch des durch den Frieden zu Nanking im Jahre 1842 beendigten Krieges zwischen China und England im Welthandel spielte ist zu bekannt, als daß es nöthig wäre dieselbe hier dem Gedächtniße wieder vorzuführen. Bereits die im gedachten Jahre erfolgte Freigebung Shanghai's versetzte demselben einen mächtigen Stoß, indessen ist es eigentlich erst nach dem Brande der Factoreien im Jahre 1856, welcher den größeren Theil der fremden Kaufleute veranlaßte, nach der englischen Kolonie auf der Insel Hongkong überzusiedeln, sowie nach der Eröffnung des Jangtze-Flusses im Jahre 1860, daß Kanton in mercantiler Hinsicht auf die verhältnißmäßig unbedeutende Stufe hinabgesunken ist, auf welcher dieser Platz nunmehr sich den Fremden gegenüber befindet. Es ist nicht wahrscheinlich, daß derselbe, selbst nach der neuerdings projectirten Einverleibung in ein chinesisches Eisenbahn-Netz, je wieder in einem irgend merkbaren Grade sich wird emporschwingen können, zumal Hongkong ein zu nahe belegenes und zu mächtiges Centrum des südlichen Handelsverkehrs bildet. Dagegen scheint die glückliche Lage an einem großen, schiffbaren Flusse — dem Perl-Flusse — mit zahlreichen Verzweigungen durch ein dicht bevölkertes Hinterland mit großen Städten und Ueberfluß an den vornehmsten und besten Producten China's, demselben noch immer einen hohen secundären Rang sichern zu müssen. Sowohl die Stadt selber, als auch die Provinz, in der sie liegt,

Kwantung, — dieselbe der auch Swatau angehört, — sind voll betriebsamer und tüchtiger Leute, und wenngleich unter ihnen vorzugsweise die unruhigen Köpfe zu suchen sind, ja wol gar mehrere der Rebellenanführer aus ihrer Mitte hervorgingen, so werden doch ihre vielen guten Eigenschaften, wenn erst der Friede im Lande wiederhergestellt und der Verkehr mit dem Fremden so frei geworden, wie es die Verträge bezwecken, doch nicht umhin können, zum Besten der Industrie und des Handels sich geltend zu machen. Hauptsächlich in Kanton finden sich noch immer die besten chinesischen Industrie-Erzeugnisse Kunstgegenstände und Curiositäten. Die Einfuhr im Jahre 1863 hatte einen Werth von über 18 Millionen Reichsthaler, worunter fremde Manufactur-Waaren für 5½ Millionen, andere fremde Waaren für 2 Millionen, Opium für 3 Millionen, Baumwolle und chinesische Baumwollen-Waaren für ca. 3 Millionen, Elfenbein für ⅕ Million; der Rest bestand namentlich in Seide und Seiden-Waaren, Häuten und Fellen, Bauholz, Farbe- und Mobilienholz, Reis, Erbsen u. s. w. Die Ausfuhr umfaßte 32 Millionen Reichsthaler, worunter Seide und seidene Stoffe für etwa 14 Millionen, und Thee für etwa 13 Millionen Reichsthaler, außerdem wurden Indigo, Reis, Zucker, verarbeiteter Tabak, präparirtes Opium, fertige Kleider, Stöcke, Töpfer-Arbeiten, Glaswaaren, Elfenbein- und Holzarbeiten, Sonnenschirme, Schuhzeug, Fächer, Metall-Arbeiten und verschiedene andere Industrie-Gegenstände ausgeführt, die alle von dem Fleiße und der Geschicklichkeit der Kantoneser Zeugniß ablegen; ja, man wird sogar bemerken, daß viele eingeführte Artikel in veredeltem Zustande wieder ausgeführt werden. Es wurden zu Wampoa und Kanton 150,000 Schiffslasten, wovon 40,500 in Ballast, einclarirt, während eine ähnliche Anzahl, wovon 22,000 in Ballast, ausclarirt wurde; dieselben waren zur Hälfte unter amerikanischer Flagge, wozu der Grund hauptsächlich darin zu suchen sein dürfte, daß die gegenwärtig zwischen Kanton, Hongkong und Makao täglich fahrenden Schiffe sämmtlich aus den Vereinigten Staaten sind. Unser dortiges Consulat wird von dem bereits früher erwähnten Hause Jardine Matheson & Co., dessen jetziger Repräsentant zu Kanton der Herr H. S. L. Magniac ist, verwaltet.

Es ist unmöglich, von der großartigen und energischen Handelsthätigkeit, welche trotz der kurzen Entwickelungsperiode bereits unter den Fremden in China herrscht, sich einen vollständigen Begriff zu machen, ohne auch zugleich an Hongkong zu denken, und man benutzt daher um so lieber die Gelegenheit auch dieser englischen Colonie Erwähnung zu thun, als unsere für die Frachtfahrt in China bestimmten Schiffe in der Regel zuerst dahin gehen, dort häufig Beschäftigung finden und stets wieder nach dort zurück zu kommen suchen, woselbst ihrer ein freundlicher Empfang, alle nöthigen Ressourcen und die neuesten vaterländischen Berichte warten; es ist ihre mittlerweilige „Heimath“ im fernen Osten. Als im Jahre 1841 die englischen Kaufleute sich über Kopf

und Hals nach Kanton flüchten mußten, um nicht den damals feindlichen Chinesen in die Hände zu fallen, verfügten sie sich nach der portugiesischen Colonie Makao; da indeß der dortige Gouverneur erklärte, daß er weder für ihre Sicherheit einstehen könne, noch sie zu behalten vermöge, ohne die Chinesen gegen sich aufzubringen, mußten sie, so weit möglich, ihre Schiffe zu erreichen suchen, um solchermaßen zu einer noch entfernteren Zufluchtsstätte zu gelangen. Dieser Umstand veranlaßte, daß England bei dem Frieden zu Nanking im Jahre 1842 die wüste aber wohlbelegene Felsen-Insel Honkong in dem nordöstlichen Winkel der Kanton-Bucht, vom festen Lande durch einen Sund getrennt, welcher einen prächtigen und wohlgeschützten Ankerplatz für eine größere Anzahl Schiffe gewährt, als die meisten übrigen Häfen der Welt aufzunehmen im Stande sind, sich abtreten ließ. Es wurden hier sofort die Stadt Victoria und ausgedehnte militairische Etablissemente gegründet; erstere ist nunmehr das wichtigste Glied der Kette, welche die unermeßlichen Handelsinteressen Englands und Chinas verbindet, und letztere setzen ihre Besitzer in den Stand in China und Japan vollends die Meister zu spielen. Hongkong besitzt eine chinesische Bevölkerung von über 100,000 Menschen, zu welcher schon im Jahre 1849 der Grund gelegt wurde, als das Goldfieber die Chinesen zu Tausenden und abermals Tausenden nach Californien und Australien trieb, welche Auswanderungen in Hongkong geordnet und von da aus expedirt wurden, weil die eigene Regierung der Zeit sich der Abreise widersetzte. Später sind allmälig eine Menge Chinesen in weniger ehrlichen Absichten nach der Colonie gekommen, wie z. B. um Waaren zum Einschmuggeln in China zu kaufen, um die Gelegenheit für einträgliche Piratzüge auszukundschaften, oder wol gar schlichtweg um zu rauben und zu stehlen ohne Gefahr zu laufen, von gefühllosen Mandarinen in grausamer Weise erwürgt zu werden. Die chinesischen Küsten-Mandarinen auf dem dortigen festen Lande sollen wegen dieser von Hongkong aus betriebenen Schmuggeleien den Engländern, die sie des Einverständnisses mit denselben beschuldigen, sehr böse sein. Die Seeräuberei anlangend, so ist es gewiß, daß im verwichenen Frühjahr ein dänischer Schooner unweit Hongkong genommen, geplündert und gebrannt wurde, und daß der kommandirende Seeofficier der Station noch im letzt verflossenen Monat September versicherte, selbst während der Nacht kein einziges seiner piratverfolgenden Kanonenböte ausschicken zu können, ohne daß sofort auf den Anhöhen, und zwar in allen Richtungen, Signale bemerkbar würden. Diebstähle und räuberische Ueberfälle gehören, trotz der sehr zahlreichen Polizei, in Hongkong zur Tagesordnung, und es ist eine allgemeine Klage, daß die Thäter entweder nicht erwischt oder, wenn dies gelingt, unter Anwendung des englischen Gesetzes gar zu gelinde bestraft werden.

Die englische und übrige nicht-chinesische Bevölkerung Hongkongs wird auf 5000 Seelen veranschlagt. Die gegenwärtige mercantile Bedeutung des

Platzes datirt seit jener bereits erwähnten Uebersiedelung der größeren Kaufleute Kantons dorthin nach dem Brande der Factoreien im Jahre 1856. Derselbe ist nunmehr der Sitz verschiedener Mitglieder jener vielen reichen und thätigen englischen Häuser, welche überall in den offenen chinesischen Häfen ihre Etablissements haben, so daß selbst nicht Shanghai, als Handelsplatz betrachtet, von Hongkong unabhängig ist, indem selbstverständlicher Weise die den Geschäften auf ersterem Platze vorstehenden jüngeren Associés von ihren älteren Collegen auf letzterem Platze den Impuls empfangen. Ist der Comptoirist, nachdem er während einiger Jahre auf einem kleineren Platze eine Agentur verwaltete, Compagnon des Hauses geworden, so wird derselbe nach Verlauf kürzerer oder längerer Zeit nach Shanghai versetzt; von dort findet Promotion nach Hongkong Statt, welcher Platz seiner Zeit wieder gegen Europa oder Amerika vertauscht wird, sobald der Betreffende ein angemessenes Vermögen erworben zu haben glaubt. Dies ist — in glücklichen Fällen — der gewöhnliche Gang der Dinge und der Grund, weshalb Hongkong bis zu einem gewissen Grade Shanghai und mithin gewissermaßen den Handel ganz Chinas beherrscht. Betrachtet man die prächtigen, fürstlichen Gebäude, welche in unzähliger Menge am Fuße des Victoria-Gebirges und an demselben empor sich ausbreiten, das den Sund füllende Gewimmel von Schiffen jeder Größe und aus allen Weltgegenden, das Leben und das Getreibe der Menschen auf dem Wasser und in den Straßen, nimmt es wahrlich Niemand Wunder, daß die Stadt Victoria Beherrscherin der chinesischen Handelswelt geworden. Die Ursache der beispiellosen Schnelligkeit, mit welcher diese Colonie zu Reichthum und Einfluß gelangte, während gleichzeitig das ebenso günstig belegene Makao, Colonie und Freihafen der Portugiesen, fast gänzlich seinen Handel verlor, ist nicht allein in englischer Energie und privatem Unternehmungs-Geist zu suchen, so kräftig diese sich auch erwiesen haben mögen, sondern eben so sehr in der besonderen Sorgfalt der englischen Regierung für jene Colonie, zu dem Zwecke, an ihr ein Mittel mehr zu haben behufs Aufrechthaltung und Erweiterung der gebieterischen Stellung Groß-Britanniens dem himmlischen Reich gegenüber, welches durch seine Thee-Production ihm in der Heimath ein Steuer-Object verschafft, dessen Ertrag, der Theezoll, einen Werth von 6 Millionen £ hat, und durch seinen Opiumbedarf einen Ueberschuß in den Finanzen Ostindiens, welcher zur Zeit fast 5 Millionen £ umfaßt. Hongkong ist außerdem ein Freihafen in der ausgedehntesten Bedeutung des Worts. Aus- und eingehende Schiffe bezahlen keine Abgaben irgend welcher Art, und da in Folge dessen keine Ein- oder Ausfuhrlisten existiren, ist es unmöglich die Größe des Umsatzes auch nur annähernd zu bestimmen. Man weiß allein, daß derselbe sehr bedeutend ist, wie auch, daß er fast alle Artikel umfaßt, die von den offenen chinesischen Häfen her bekannt sind, hauptsächlich Opium, Reis und Manufactur-Waaren, Thee

und Seide. Es ist natürlich, daß außerdem noch die Nähe der spanisch-, holländisch- und englisch-ostindischen Besitzungen und die lebhafte Verbindung mit diesen wie auch mit Malaka und den übrigen an jener Meerenge belegenen Ländern, wie nicht weniger die immer neuen europäischen und amerikanischen Berichte Hongkong ein größeres Interesse verleihen, als dies bezüglich Shanghai's der Fall ist, dessen Klima und sociale Verhältnisse ebenfalls vor denen Hongkongs zurückstehen. Geld- und Wechsel-Operationen finden hier, wie in Shanghai, nach einem großartigen Maßstabe Statt, indem dieselben Banken mit einander rivalisiren und dieselben Ursachen an beiden diesen Handelsplätzen entsprechende Schwankungen im Course bewirken. In gleicher Weise floriren hier Assecuranz-Geschäfte und eine Menge industrieller Etablissemente, sowohl unter der chinesischen als unter der europäischen Bevölkerung. Unser Consulat in Hongkong, welches bisher auch hinsichtlich der chinesischen Häfen, wenigstens in Betreff dänischer Schiffe, nicht ohne eine besondere Bedeutung war, und dem während einer Reihe von Jahren Herr F. H. Block aus dem Hause J. Burd & Co. bevorstand, verwaltet gegenwärtig ein Norweger, Herr George Helland, derselben Firma angehörend; derselbe nimmt sich unserer Interessen mit vielem Eifer an und hat namentlich im laufenden Sommer, während des Conflicts zwischen der dänischen und der preußischen Flagge, mit Erfolg für uns gewirkt. Eine Uebersetzung der wichtigsten Bestimmungen der auch dem Reglement der übrigen chinesischen Häfen zum Grunde gelegten Hafen-Ordnung in Hongkong wird in den Beilagen mitgetheilt.

II.

Es circuliren in China vier verschiedene Zahlungsmittel, nämlich kupferne Schillinge, spanische, südamerikanische und mexikanische Dollars, Silberbarren und Banknoten oder Bank-Anweisungen. Der Kupfer-Schilling ist augenblicklich die alleinige officielle Münze; derselbe ist weder geschlagen noch geprägt, sondern gegossen, ist rund mit einem viereckigen Loche in der Mitte, hat ca. 5/6 Zoll im Diameter und an beiden Seiten einzelne chinesische Schriftzeichen, unter anderen eine Angabe des Namens und des Regierungsjahres der herrschenden Dynastie. Die Chinesen nennen denselben Tsien — eine Gewicht-Benennung, hinsichtlich welcher unten Näheres — die Engländer cash, die Franzosen und die Süd-Europäer sapeque oder sapeka. Auf Schnüre verschiedener Länge gezogen, kommt er in großer Menge nicht nur in China sondern auch in allen angrenzenden Ländern und auf den Inseln vor. Die erste Ausmünzung desselben datirt aus dem Jahre 1120 vor Christi Geburt, als Saul König in Israel war, und noch heutigen Tags wird er in allen Provinz-

Hauptstädten unter Aufsicht der betreffenden Provinz-Regierung gemünzt. Der Werth desselben ist sehr verschieden, denn nicht allein, daß sein gesetzlicher Gehalt während der verschiedenen nach einander in China regierenden Dynastieen bedeutend variirt hat, es verfälschen ihn sogar häufig die Provinz-Regierungen oder doch die unter ihnen in den Münz-Gießereien arbeitenden Beamten, ganz davon abgesehen, daß ein ähnliches Verfahren auch oft von Seiten Privater stattfindet. Diese officielle und private Fälschung der Münzen ist der Grund, daß jetzt in China kein anderes baares Geld existirt. Früher gab es dort, wie jetzt noch in Japan, sowohl goldene als silberne Münzen verschiedener Gattung; aber die allmälig nach einander folgenden Regierungen sind weder ehrlich genug gewesen, einen einmal angenommenen Münzfuß aufrecht zu halten, noch haben sie den Muth und die Kraft besessen, die Circulation ihrer schlechten Münzsorten zu erzwingen, die sie vielmehr selbst, unter dem Vorwande, daß sie nachgemacht seien, als Steuer-Zahlungsmittel anzunehmen sich weigerten. Die Unterthanen verloren unter so bewandten Umständen allmälig alles Vertrauen zu den officiellen Münzen, und diese sind daher, stillschweigender Uebereinkunft gemäß, bereits seit Langem aufgegeben, mit Ausnahme jedoch der kupfernen Schillinge, welche nur dem unabweisbaren Bedürfnisse für Scheidemünze ihr Dasein verdanken und keinem Zwang oder Gesetze irgend welcher Art in Betreff der Ausgabe oder der Annahme unterworfen sind. Ueber die Schwierigkeit hinsichtlich ihres verschiedenen Werthes und Gehalts — letzterer schwankt zwischen 70 Theilen Kupfer mit 30 Theilen Zink und 50 Theilen Kupfer mit 50 Theilen aus Zink, Zinn, Blei und Eisen in verschiedenen Quantitäten — hilft man sich dadurch hinweg, daß man sie sortirt und den Umständen nach mehre oder weniger derselben benutzt, um sie dem Werthe von 1 mexik. Dollar oder 1 Tael Silber gleich zu machen. Durch die tägliche Uebung besitzen die Chinesen schon von Kindheit an eine große Gewandtheit darin, vermöge des Ohrs und des Auges die Gehalts-Verhältnisse einer Münze zu beurtheilen, und die Operation ist ihnen daher leichter, als dieselbe uns erscheinen würde. Der Werth der Kupfer-Schillinge ist überdies noch selbstverständlich auch von dem örtlichen oder allgemeinen Mangel respect. Ueberfluß an Scheidemünze oder Silber abhängig, je nach dem größeren oder geringeren Begehr nach inländischen Producten oder fremden Waaren. Solchermaßen erhält resp. giebt man je nach Zeit, Ort, Qualität und Conjunctur etwa 1000 bis 1300 der beschriebenen Kupferschillinge für 1 Dollar, und etwa 1400 bis 1900 für 1 Tael. In London und Hongkong hat die englische Regierung angefangen, englische Dollars zu schlagen von Gehalt, Größe und Werth wie die mexikanischen, mit decimalen Unterabtheilungen, wovon die kleinste eine Kupfermünze im Werthe eines $^1/_{1000}$ Dollars ist. Der damit ins Auge gefaßte Zweck ist die allmälige Beseitigung aller schlechteren

Münzen aus dem täglichen Verkehr, namentlich die der so verschiedenen chinesischen Kupferschillinge. Es ist Aussicht vorhanden, daß der Zweck wird erreicht werden können, indem das chinesische Volk selber, auf dem die Sache beruht, für nützliche Veränderungen bei Weitem nicht so unempfänglich zu sein scheint, als es seine Regierung thatsächlich ist.

Der Dollar oder Piaster, namentlich der jetzige mexikanische, welcher einen Pari-Werth hat von etwa 3 *s* 4 *d* Sterling (11 ℔ 4 ß dänische Reichsmünze), ist ein in den offenen chinesischen Häfen zwischen den dort ansässigen chinesischen und fremden Kaufleuten sehr verbreitetes Circulations-Mittel. In Hongkong, Kanton, Swatau, Amoy, Fuchau, Ningpo und Formosa, mithin in sämmtlichen südlich von Shanghai belegenen Häfen, rechnen nicht nur die Fremden, sondern auch häufig die Chinesen nach dieser Münze, wenngleich dieselbe noch von der Regierung nicht anerkannt ist. Man trifft sie oft in gefälschten Exemplaren vor, weshalb es bei den chinesischen Kaufleuten und Kompradoren — so benennen die fremden Kaufleute ihre chinesischen Geschäftsführer und Dolmetscher — gang und gebe ist, alle guten Dollars, welche durch ihre Hände gehen, mit einem eigenen Stempel zu versehen, wodurch sie nicht nur ein gesteigertes Vertrauen zu selbigen von Seiten Anderer, sondern auch die Vermeidung einer wiederholten Prüfung, wenn der nämliche Dollar wieder in ihre Kasse gelangt, bezwecken. Die Folge davon aber ist, daß derartige gute Dollars im Laufe der Zeit eine Menge verschiedener Stempel erhalten, wodurch sie ihrerseits wieder an Gewicht verlieren, was für die Chinesen, welche in allen Geschäften sehr genau auf letzteres achten, ein wesentlicher Umstand ist. Außerdem ist natürlicherweise der Stempel des Kompradors gegen Fälschung so wenig gesichert wie die Münze selber. Das Einschmelzen dieser letzteren ist daher an der Tagesordnung, wodurch die fortwährende Zufuhr neuer Dollars über London und ein in der Regel weit über Pari stehender Werth derselben hervorgerufen werden. Diese Umstände begünstigen selbstverständlich die von den Engländern begonnene Ausmünzung englischer Dollars in schönen, auf täuschende Weise schwer nachzumachenden Exemplaren. Der gänzliche Mangel an jeder anderen Scheidemünze als eben nur den chinesischen Kupferschillingen, veranlaßt häufig die Zerstückelung und Circulation des Dollars in ½ und ¼ Theile, welche im kleineren Handel neben ganzen und halben englischen Shillings und ostindischen Rupien angetroffen werden. Bei größeren Zahlungen hat der Dollar, was die obenerwähnten Häfen anbelangt, einen Werth, welcher unter gebührenden Disconto-Rücksichten sich nach dem Wechselcours in Hongkong auf London richtet; letzterer gilt für 6 Monat Sicht-Wechsel und wird nach dem Durchschnitt-Preise der vor Abgang jeder Ueberland-Post stattfindenden Wechsel-Umsätze formirt, deren Umfang und Beschaffenheit wieder von dem größeren oder geringeren Geldbedarf abhängig

sind, welcher vom Producten-Handel, von den Waaren-Conjuncturen und den Disconto-Notirungen der Chinesen dictirt wird, Alles Umstände, die häufig eine ausgedehnte Speculation im Wechselcours und ein reges Leben im Trassiren veranlassen. Außerdem ist es eine Selbstfolge, daß der Preis des Dollars in London, von wo derselbe kommt, einen influirenden Moment bildet. Es ist mithin leicht ersichtlich, daß der Preis in China ein schwankender und sehr hoher sein muß, indem auch die Kosten des Transports in Betracht zu ziehen sind. Der Cours, welcher während der Monate August und September vorigen Jahres 4 *s* 9—10 *d* Sterl. per Dollar war, variirte bisher zwischen 4 *s* 6 *d* und 5 *s* Sterl., unter welchem letzteren Preise der Dollar zum Privat-Gebrauch nur selten in irgend einem Hafen zu haben ist. In Shanghai, den Jangtze-Häfen und den nördlicheren Häfen richtet sich der Werth desselben nach dem Werthe des Silbers im Allgemeinen und ist wie dieser verschieden auf den verschiedenen Plätzen, indem derselbe zwischen 70 und 80 Taels Silber per 100 Dollars schwankt. Die vielen in Umlauf sich befindlichen falschen Dollars sollen namentlich aus dem Districte Shunteh, südlich von Kanton, herstammen, woselbst großartige Falschmünzer-Werkstätten, unter Connivenz der localen Mandarinen, sich ziemlich ungenirt mit ihrer Fabrication beschäftigen sollen. Man trifft dieselben entweder mit Blei vermengt, oder aus irgend einem mit Silber überzogenen billigen Metall gemacht, oder endlich als ursprünglich gute Dollars, aus denen ein Stück herausgeschlagen und durch Blei ersetzt worden, welches letztere man wiederum durch die oben erwähnten Stempel unkenntlich zu machen bemüht gewesen ist. Im Dienste der Kaufleute findet man oft Münz- und Metall-Probirer, von den Engländern shroffs genannt, welche in jenen Werkstätten ihre Geschicklichkeit sich angeeignet haben, und welche mithin eine ganz besondere Gewandtheit in der Entdeckung falscher Münzen besitzen, wodurch jenem Uebel bis zu einem gewissen Grade abgeholfen wird. Auch existirt ein chinesisches Buch, welches über die verschiedenen Arten der Fälschung und über die Mittel, die guten von den schlechten Münzen zu unterscheiden, eine ausführliche Beschreibung enthält; dasselbe ist im Besitze fast aller eingebornen Kaufleute.

Wir erwähnten bereits oben, daß die eingeführten Dollars sehr häufig eingeschmolzen würden; dadurch und durch Hilfe der eigenen Silberminen Chinas, die vorzugsweise in der an Cochinchina grenzenden Provinz Junnan angetroffen werden, entsteht der wegen seiner entfernten Aehnlichkeit mit einem chinesischen Frauenschuh von den Fremden Schuhsilber genannte Silberbarren oder Silberklumpen, welcher von den Chinesen überall und von den Fremden in den Häfen sehr oft als Zahlungsmittel benutzt wird. Ein Silberschuh — von den Engländern sycee genannt — wiegt 10 bis 50 Liang; auf 1 Liang gehen 10 Tsien, 100 Fan und 1000 Li. Diese Gewicht-Benennungen wurden im

täglichen Verkehr unter den Fremden und später auch in den Verträgen durch resp. Tael, Mace, Candarin und cash übersetzt, welche Ausdrücke demgemäß hier beibehalten bleiben. Das Tael ist eine Gewicht-Einheit, wovon etwa 13½ einem dänischen Pfund entsprechen: dasselbe ist, wie auch seine erwähnten Unterabtheilungen, der Name für entsprechende Stücke reinen Silbers, oder mit anderen Worten nominelles Geld, nach welchem nicht nur die Regiernng und die Chinesen überhaupt, sondern auch die Fremden in Shanghai, in den Jangtze- und Pechele-Häfen vorzugsweise rechnen. Einem Jeden ist es erlaubt, sycee [1]) zu gießen; es muß aber dasselbe mit einem Stempel versehen sein, welcher den Namen und den Wohnort des Einschmelzers angiebt, damit dieser nöthigenfalls wegen des Gehalts, welcher, wenn auf dem Barren nicht ausdrücklich anderes bemerkt ist, als mit dem der cursirenden mexicanischen Piaster gleich erachtet wird, zur Verantwortung gezogen werden kann. Der Gehalt der letzteren ist somit der allgemeine, auch im sycee, als dessen Pari-Werth man 717 Taels auf 1000 Dollars rechnet. Wir erwähnten oben, wie im täglichen Verkehr auf den verschiedenen Plätzen und zu verschiedenen Zeiten, das Cours-Verhältniß zwischen Taels und Dollars schwanke, und es ist eine natürliche Selbstfolge, daß auch in dem Verhältniß zwischen Taels und Sterling, oder mit andern Worten, im Course auf London, wie derselbe auf dem Hauptplatze Shanghai notirt wird, ein ähnliches Schwanken stattfindet. Die Schwankungen des Courses sind manchmal sehr bedeutend und variiren zwischen 6 und 7 *s* Sterl. pr. 1 Tael in 6 Monat Sicht-Wechseln. Anfang letztverflossenen Monats Juli, zur Zeit der in Shanghai herrschenden großen Geldtheuerung, wurde letztere Zahl erreicht; jedoch scheint häufiger das Gegentheil der Fall zu sein, indem der durchschnittliche Cours als 6 *s* 3 à 4 *d* angenommen werden kann. Da nun 6 *s* 8 *d* der etwaige Pari-Werth eines Tael-Piaster-sycee ist, wird letzterer Barren häufig nach Ostindien ausgeführt, wo derselbe mit Vortheil leicht verkäuflich ist und in den Münz-Etablissementen der englischen Regierung in Rupien umgewandelt wird. Wie aber leicht begreiflich das sycee nicht immer und allenthalben genau den Gehalt des Dollarsilbers enthält, so ist auch keineswegs die Gewicht-Einheit, Tael, überall genau derselben Größe. Vielmehr dürften in dieser Hinsicht sowohl im Innern als an der Küste kaum zwei Handelsplätze zu finden sein, welche hierin dieselbe Usance beobachteten, was zur Folge hat daß z. B. ein Tael Shanghai-sycee nicht nur von einem Tael Kanton-sycee, sondern auch von einem Tael-sycee in den tributairen Häfen Shanghais, z. B. Hankou oder Tientsin, verschieden ist. Die Differenzen übersteigen jedoch in den meisten Fällen nicht 5 pCt. Die chinesischen Kaufleute sind in diesen

---

[1]) Das chinesische Wort lautet Sai-si und heißt „Feine Seide“, wodurch die Ehrerbietung vor dem „reinen Wesen“ bezeichnet wird.

wechselnden Usancen, welche von den Fremden nur auf den betreffenden Plätzen selber zu erlernen sind, sehr bewandert, und können dieselben hier um so mehr übergangen werden, als sie doch keineswegs von dauernder Beschaffenheit sind. Daß das sycee, trotz jener Uebelstände, denen noch die häufig vorkommende Fälschung hinzu zu fügen ist, dennoch ein allgemeines und beliebtes Zahlungsmittel bildet, beweist, wie groß die Mißbräuche gewesen sein müssen, welche frühere Regierungen sich bei den Silber-Ausmünzungen haben zu Schulden kommen lassen. Bekanntermaßen hat die gegenwärtige Dynastie Chinas wegen gewisser Zolltaxen, ohne irgend eine specificirtere Angabe in Tael, Mace, Candarin und cash berechnet, mit den fremden Mächten contrahirt; dem zufolge beansprucht dieselbe nun reines Silber, und weil solches im Handel nicht zu haben ist, müßen die Abgaben der Schiffe und Waaren mit einem dem Platze und den Umständen nach verschiedenen, in Shanghai aber die vertragsmäßige Taxe um etwa $11\frac{1}{2}$ pCt. übersteigenden Aufgelde erlegt werden. Dieses imaginaire reine Silber heißt Haikwan — Seezoll — und es ist schon vorgekommen, daß private An- und Verkäufe, auf Grundlage des Zoll-Aufgeldes, in gedachtem Haikwan-sycee abgeschlossen und berechnet wurden. Der bereits erwähnte Kupfer-Schilling hat seinen chinesischen Namen nach der Unterabtheilung des Tael, Tsien, demgemäß das positive Gewicht desselben auf der Geldwage der Chinesen $\frac{1}{10}$ Tael Kupfer sein müßte, jedoch wiegt derselbe häufig kaum halb so schwer. Was in China an Gold gewonnen wird, scheint nicht von Bedeutung zu sein; jedenfalls wird selbiges nicht als Umsatzmittel benutzt, sondern gewöhnlich an die englischen Münzen in Ostindien exportirt. Hoffentlich aber wird die nunmehr ihre Thätigkeit bald beginnende englische Münze in Hongkong künftig von dem zu bearbeitenden chinesischen Golde und sycee den größeren Antheil bekommen. Der chinesische Kaufmann oder Comprador trägt stets in der Tasche eine in einem Kästchen sorgfältig aufgehobene Geldwage, auf der 2 à 3 Taels gewogen werden können, eine Vorsichtsmaßregel, welche ihm nicht nur sein wohlbegründetes Mißtrauen zu dem Gewicht und der Ehrlichkeit Anderer vorschreibt, sondern die ihm überdies noch ein besonderes Vergnügen zu bereiten scheint; die Stange hat eine Länge von 8 bis 10 Zoll, ist aus Elfenbein oder Horn, und nach dem Decimalsystem eingetheilt. Die nämliche Geschicklichkeit, welche der Chinese in der Beurtheilung des Kupfer-Gehalts besitzt, bekundet er auch in Betreff des Gold- und des Silber-Werths; er denkt sich das Metall in 100 Theile getheilt und rechnet demgemäß die Feinheit desselben gleich 95, '96 oder 97, je nachdem das reine Silber oder Gold eine Beimischung von 5, 4, oder 3 pCt. enthält; die Feinheit des gewöhnlichen sycee-Silbers ist dieser chinesischen Berechnung gemäß durchschnittlich gleich 98.

Es giebt in allen chinesischen Provinz-Hauptstädten und Handelsstädten, sowohl im Binnenlande als an den Küsten, eine unzählige Menge kleinerer

Banken, wie auch die Fremden in Hongkong und Shanghai, wie bereits erwähnt, Filiale der englisch-ostindischen Banken besitzen. Anweisungen auf und Wechsel von diesen letzteren, welche gesetzlichen Bestimmungen, Controlle und statutenmäßigen Regeln unterworfen sind und alle mit bedeutenden Fonds arbeiten, bilden daher ein eben so beliebtes als zuverlässiges Zahlungsmittel; die langen Wechsel derselben auf London und andere Plätze verbleiben oft, nachdem die Primaen zum Accept eingesandt wurden, bis dicht vor Verfall im Besitze Privater. Die chinesischen Banken, in der Regel Eigenthum eines einzelnen Privatmannes und vergleichsweise nur über geringe Mittel gebietend, sind nur solchen Gesetzen und Regeln unterworfen, welche herkömmliche Gewohnheiten, das eigene Interesse und der Credit ihnen vorschreiben; nur an einzelnen Plätzen, dem Anschein nach hauptsächlich im Norden, wird denselben zwar eine Art Caution-Leistung auferlegt, diese kommt aber in Fällen der Insolvenz nicht den Gläubigern, sondern vielmehr dem Staat, oder vielleicht nur den Mandarinen zu Gute. Diese zahlreichen privaten Etablissemente sind sowohl Emissions-, Deposito- und Leih-, als jede andere Art Banken mit einem, der Natur der Sache gemäß, im Verhältniß sehr beschränkten Wirkungs-Kreise, welcher in den meisten Fällen sich über die nächste Umgegend oder den betreffenden District nicht hinaus erstreckt. Der practische Nutzen derselben geht indeß so weit, daß jeder Chinese, Mandarin, Kaufmann oder Privatmann, dessen Geschäfte einen fortwährenden Geldumsatz erheischen, unter ihnen seinen Incassator und Depositor sich erwählt; letzterer ist selbstverständlich ein Mann, welcher ein allgemeines und wohlverdientes Vertrauen besitzt, und ist es mithin sehr natürlich, daß ein dritter Mann, welcher auf jenen eine Anweisung erhält, es oft vorzieht, einen Schuldschein dafür als Zahlung anzunehmen, anstatt sich mit Kupfer, Dollars oder sycee zu belästigen. Auf diese und ähnliche Weise werden die Noten in Circulation gesetzt. Jede chinesische Zollstätte, selbst die der offenen Häfen nicht ausgenommen, welche unter fremder Mit- oder Oberverwaltung steht, besitzt einen derartigen Bank-Agenten, dessen Quittung über den zu erlegenden Steuer-Betrag von dem betreffenden Hebungs-Beamten als genügende Zahlung in Empfang genommen wird. Auch unter den Fremden in den Häfen erfreuen sich die größeren und renommirteren dieser Bankhäuser, namentlich die zu Kanton, Fuchau, Tientsin u. a. m., eines ganz besonderen Vertrauens; sie haben in allen größeren Provinzstädten ihre Correspondenten, und ihre Anweisungen auf diese dienen nicht selten, um die für den Einkauf von Producten bestimmten Capitalien nach dem Innern, wie z. B. nach Hankow, zu versetzen. Die Circulation der Bank-Noten soll im Norden weit erheblicher sein als im Süden, was aus den Verhältnissen allerdings sehr erklärlich ist; die Zahl der kleinen Banken in Tientsin wird als zuverlässig auf über 300 veranschlagt, während dieselbe in Peking im Verhältniß noch größer ist; mit

Rücksicht hierauf ist das Papier der nördlichen Banken bei weitem nicht so sicher noch so gesucht als das der südlichen. Die Noten sind sämmtlich nach chinesischer Art hübsch ausgestattet, von starkem Papier, wozu der Maulbeerbaum das Material liefert, und lauten auf alle nur erwünschten Beträge von Taels, oder auf Kupferschillinge — Tsien — bis zu einem Minimum von 300 der letzteren. In älteren Zeiten, jedoch nicht früher als etwa 800 Jahre nach der Geburt Christi, soll die Regierung selber Papiergeld ausgestellt haben, sie scheint aber in einem verhältnißmäßig kurzen Zeitraum den Credit desselben unter dem Volke so gründlich ruinirt zu haben, daß in der Jetztzeit auch nicht im Entferntesten daran gedacht wird, etwas derartiges, von jener Seite kommend, in Empfang zu nehmen. Gegen Hand-Pfand zu leihen ist unter den Chinesen eine allgemeine Sitte, aber das Recht derartige Anleihen zu vermitteln ist auf die autorisirten Leih-Institute beschränkt; solche finden sich jedoch in allen Orten, und dieselben können, je nach Maßgabe der Größe der von ihnen für den Consens zu zahlenden Abgaben, 1-, 2- oder 3-jährige Anleihen abschließen; das Recht, auf das Maximum von 3 Jahren verleihen zu dürfen, scheint das vortheilhafteste zu sein, denn es wird am höchsten bezahlt. Erliegt ein Leih-Haus einer Feuersbrunst oder es wird bestohlen, ist der Besitzer desselben in allen Fällen dazu angehalten, dem Entlehner den Werth des Pfands für so weit zu vergüten, als derselbe die darauf entlehnte Summe übersteigt; in der Regel sind derartige Häuser daher von Mauern und Gräben umgeben; im letzt verflossenen Sommer war unweit Shanghai eine solche Miniatur-Festung sichtbar, wenn auch in gänzlich zerstörtem und ausgeplündertem Zustande, denn die Aufrührer hatten vor einigen Jahren dort gehaust und da, wie überall, vorzugsweise derartigen Instituten ihre räuberische Aufmerksamkeit zugewendet. Die Lombard-Scheine bilden ein bedeutendes Umsatz-Object unter den weniger wohlhabenden Classen der stets speculirenden und gewinnsüchtigen Chinesen, die man gar häufig in den Straßen mit den Kleinhändlern darüber loosen sieht, ob ein solches feilgebotenes Erwerbmittel doppelt oder gar nicht bezahlt werden muß. Kleine Geldwechslerbuden trifft man in allen Straßen an; Häuser, in welchen gespielt oder vielmehr gewettet wird, sind ebenfalls sehr häufig; das Spiel besteht manchmal nur darin, daß ein Haufe Kupferschillinge auf den Tisch gelegt wird; die anwesenden Gäste halten nun, einige auf eine gerade, andere auf eine ungerade Zahl; die Schillinge werden nachgezählt, die Bank zahlt was z. B. auf die gerade Zahl, und streicht ein, was auf die ungerade gesetzt worden war. Der gesetzliche Zinsfuß ist in China 3 pCt. pr. Monat, wenn Sicherheit geleistet wird, ohne letztere kann derselbe auf ½ pCt. pr. Tag steigen. Indessen ist, soweit die Verhältnisse bekannt, der gewöhnliche Zins in der Regel nicht über 10 à 15 pCt. pro anno, und nur unter außerordentlichen Umständen erreicht derselbe

das Maximum. Dem Anscheine nach versammeln sich die bedeutendsten Bank-Inhaber des betreffenden Orts mehrere Mal die Woche, manchmal sogar täglich, um den Zinsfuß zu bestimmen; die in letzterem stattfindenden Veränderungen sind, selbst in den wichtigsten chinesischen Handelsstädten, oft ebenso bedeutend als plötzlich, ohne daß die Fremden, auf welche dieselben auf verschiedenen Wegen zurückwirken, die Ursachen entdecken, geschweige dieselben voraussehen oder ihnen vorbeugen können. Der Werth des Geldes in China wird wenig oder gar nicht von den europäischen, amerikanischen noch sonstigen Verhältnissen berührt; daß ein Land, welches an 500 Millionen fleißige, betriebsame und sehr consumtive Einwohner zählt, und welches seit fast undenklichen Zeiten an seinem grossartigen inneren Verkehr Ersatz gefunden hat für den Mangel an auswärtigem Handel, in nationalöconomischer Beziehung ein selbstständiges Leben führt, ist an sich so wenig wunderbar, wie der Umstand, daß letzteres, nachdem der Handel nach Außen geöffnet, eher auf diesen influirt, als daß es irgendwie selber von ihm influirt würde. Chinesische Handelsconjuncturen mögen zwar dann und wann auf den Disconto-Satz der englischen Bank einwirken, allein noch immer wird in China der Werth des Geldes fast ausschließlich nach heimathlichen Rücksichten bestimmt; der Handel der Fremden ist noch in seiner Kindheit und der Einfluß desselben meist auf die östlichen und südlichen Küstenländer beschränkt.

Die völlige von Seiten der Regierung durchaus unbeschränkte Freiheit, mit welcher man in China die Verhältnisse des Münz- und Geldwesens bestimmt, und welche allerdings die schwierige Mannigfachheit der hierauf bezüglichen Usancen veranlaßt, gleichzeitig aber auch vielleicht zur Entwickelung jener Scharfsinnigkeit und Aufmerksamkeit, welche die Chinesen im täglichen Leben auszeichnen, beigetragen haben mag, findet sich im Maß- und Gewichtwesen wieder. Man findet keine 2 Handelsplätze im ganzen Lande, keine 2 Straßen in derselben Stadt, ja kaum vielleicht 2 Handelnde in derselben Straße, die genau dasselbe Maß und Gewicht führen. Doch damit nicht genug: der Handelnde bedient sich in seinem Detail-Geschäft eines kürzeren Maßes und eines leichteren Gewichtes, als in seinem en gros-Geschäft. Der Gebrauch und die Kenntniß der Wage sind die Hauptsache, denn die sprichwörtliche Redensart der Fremden in China: „hier verkauft man Alles nach Gewicht, Kinder und Eier allein ausgenommen," ist fast buchstäbliche Wahrheit; es würde aber ebenso unmöglich als überflüssig sein, auch nur die gewöhnlichsten Usancen der größeren Städte darzustellen, indem selbst diese nicht einmal dauernder Art sind. Glücklicherweise enthalten die Verträge einige Regeln, welche selbst bei den Chinesen allmälig Eingang zu bekommen scheinen, und die aus den sogenannten alten Kanton-Tagen datiren, wo die Agenten der vormaligen englisch-ostindischen Compagnie dieserwegen mit der Provinz-Regierung Kuantungs eine Uebereinkunft trafen. Die nachstehenden Angaben schließen sich jenen Regeln an. Ein Pikul von

100 Kattis entspricht etwa 121 Pfund dänisch, und 1 Chang oder 10 Chih (Fuß) etwa 145 Zoll dänisch. Ein Katti, wovon $^3/_4$ gleich 12 Taels zu rechnen sind, entspricht demgemäß ungefähr $1^1/_5$ Pfund dänisch, und 1 Chih oder Fuß $14^1/_2$ Zoll dänisch. Eine dänische Last ist gleich 2 englischen Tons, und 1 Ton enthält $16^4/_5$ Pikuls. Die Einheit des chinesischen Maßes für flüssige Waaren, Saamen, Getreide rc., das jedoch nur selten zur Anwendung kommt, heißt Tau; 1 Tau entspricht durchschnittlich ca. $8^2/_3$ Pott dänisch und wird in 10 Shing getheilt; 5 Tau machen 1 Koh; diese Maße haben die Form einer Pyramiden-Spitze, sind gewöhnlich von Holz und über der offenen Seite mit einem Henkel versehen. Die Längenmaße, Chang und Chih, sind in der Regel Bambusrohre. Bei der Bestimmung von Wegelängen, Entfernungen rc. gebraucht man die Einheit Li; 1 Li wird in 360 Pu (Schritt) getheilt, 1 Pu ist gleich 5 Chih (Fuß). 1 Li ist mithin etwas mehr als $^1/_{12}$ dänische Meile, 250 Li machen 1 Tu (Grad). Der Flächenraum wird nach Mau mit decimalen Unterabtheilungen gerechnet; 1 Mau entspricht durchschnittlich ca. $^1/_{12}$ Tonne Landes dänisch geometr. Maß. Als allgemeine Regel ist noch zu bemerken, daß sämmtliche Gewichte und Maße im südlichen China größer sind als im nördlichen, und daß eine allmälige Verkleinerung sich bemerkbar macht, je weiter man nach dem Norden kommt. Die Chinesen selber scheinen durch die in den gangbaren Geräthschaften obwaltenden mannigfachen Verschiedenheiten nicht im Geringsten belästigt, sie haben die Gewohnheit genau wissen zu wollen, was sie für ihr Geld bekommen und bringen daher bei etwaigen Einkäufen stets ihre eigne Handwage nebst Gewicht mit; diese hat eine 18 Zoll lange Stange, ist von Messing, Eisen oder hartem Holz, manchmal wol auch von Stein, und in näherer und weiterer Entfernung vom Centrum mit Haken versehen, um kleinere oder größere Quantitäten wägen zu können; in der Regel sind dieselben für Gewichte von 1 Tael bis 1 Pikul zu verwenden. Man sieht häufig Leute, welche, bei ihrer Heimkehr von einem Laden oder einem Marktplatze, ihre gemachten Einkäufe an den Haken der Waagstange hängen haben. Das obenerwähnte Maß Mau, dessen Größe im Uebrigen eben so verschieden ist, wie die aller anderen Maße, ist den zum Besten der Fremden unternommenen Landausmessungen zu Grunde gelegt; jene zahlen an den Staat jährlich 1500 Tsien pr. Mann, während die von den chinesischen Grundeigenthümern zu zahlende jährliche Abgabe 300 bis 600 Tsien pr. Mau beträgt, je nach der Lage und Qualität des Erdbodens und dem Quadratinhalte des localen Mau's. Der Erdboden scheint bei den Chinesen nicht Gegenstand des Kaufs noch des Verkaufs zu sein; derselbe ist in eine unzählige Menge kleinerer Parcellen getheilt und wird, wie überall in Asien, weder als privates noch als öffentliches Eigenthum betrachtet; die Nutznießung einer derartigen Parcelle ist in der Familie erblich, die darauf

lastenden Abgaben fließen der Regierung zu. In China haben sich, wie solches in einigen Gegenden Englisch-Ostindiens ausnahmsweise der Fall ist, keine größeren Ländereien-Besitzer gebildet, denn bei dem etwa eintretenden Falle, daß die eine Parcelle innehabende Familie außer Stande wäre die Abgaben zu entrichten, oder aus irgend einem andern Grunde des Rechts der Nutznießung verlustig würde, ist es eine herkömmliche Sitte, die betreffende Parcelle an eine andere Familie zu überlassen, welche die damit verbundenen Verpflichtungen erfüllen kann und will. Unter letzteren befindet sich unter anderen auch diese, daß der Nutznießer seine etwa in dürftigen Umständen lebenden Verwandten versorgen muß. Ein Grundbesitz ist mithin in China keine Herrlichkeit, sondern vielmehr eine Last, die der sterbende Familienvater berechtigt ist, demjenigen seiner Söhne oder Verwandten zu übergeben, welchen er am fähigsten hält, dieselbe zu tragen, und dürfte es daher kaum zweifelhaft sein, daß diese Parcellen viel häufiger als es thatsächlich geschieht, ihre Eigenthümer wechseln und durch wohlhabende Familien in einer größeren Anzahl vereinigt werden würden, wenn nicht die Liebe zu der auf dem Besitze sich befindlichen Begräbniß-Stätte und die Ehrfurcht vor den Anordnungen der Vorfahren bei dem Chinesen in der Regel stärker wären als alle anderen Rücksichten, ja selbst als das eigene Interesse, welches doch sonst in so manchen Sachen ihm als erste Richtschnur gilt.

III.

Einfuhren.

Es entbehrt vielleicht nicht jedes stichhaltigen Anlasses, wenn die Chinesen oftmals die Engländer des Orients genannt werden; man denkt dabei wol zunächst an die Aehnlichkeit, welche man zwischen den hervortretenden Eigenschaften dieser beiden Völker zu finden glaubt; sie sind aber auch in einem wichtigen national-öconomischen Punkte einander gleich. Der Kunstfleiß, der Thee- und Seidenbau der Chinesen haben dieselbe Wirkung, wie die Manufactur-Waaren, Fabrikate und Minen-Producte der Engländer; beide Nationen bedürfen, trotz ihrer eigenen bedeutenden Erzeugnisse von Nahrungsmitteln, großer jährlicher Zufuhren von Auswärts. In China ist es vorzüglich der Reis, an dem es fehlt; er ist allenthalben und zu jeder Tageszeit das Hauptnahrungsmittel und wird sowohl aus Bengalen in englischen, als aus Saigon, Siam, Arakan, den Philippinen, Java, Bali 2c. in den Schiffen aller anderen Nationen eingeführt. Derselbe kommt in abgeschältem Zustande an, ist aber in ordinären Qualitäten gangbarer als in feineren und veranlaßt häufig sehr bedeutende Geschäfte und Speculationen, sowohl unter den Eingebornen als

den fremden Kaufleuten; der muthmaßliche Ertrag der Reis-Ernte bildet in China, wie in England die Weizen-Ernte, einen wichtigen Gegenstand der Reflexionen, indem es in China weit schwieriger als in England ist, eine richtige Beurtheilung hinsichtlich der Beschaffenheit der Ernte zu gewinnen, selbst nachdem dieselbe unter Dach gebracht worden. Es ist hauptsächlich während der Wintermonate, vom November bis März, wenn Tientsin und Niuchuang durch das Eis verschlossen sind, daß unsere Schiffe, und zwar als Frachtträger, sich an der Reis-Ausfuhr nach China betheiligen; indeß geschieht dies, je nach den Conjuncturen, wol auch zu anderen Zeiten, gleichwie es auch dann und wann ihnen conveniren mag, für eigene Rechnung an dem Geschäft Theil zu nehmen. Wenn nämlich ein für die Frachtfahrt nach der Küste von China bestimmtes Schiff keine directe Kohlen- oder Stückgut-Ausfracht in Europa nach Wunsch des Rheders hat erlangen können, oder letzterer keine Ladung für eigene Rechnung verschicken will, bleibt ihm noch der Ausweg, eine Fracht entweder nach der Capstadt oder nach Singapore anzunehmen, nach welchem letzteren Platze jedenfalls Kohlenfrachten unter annehmbaren Bedingungen in England stets zu haben sind. Nach geschehener Löschung in einem der genannten Häfen segelt das Schiff, wenn — was am häufigsten der Fall — nichts Besseres sich darbietet, in Ballast nach einem Reis-Verschiffungshafen, z. B. Bangkok in Siam. Sollte alsdann auf einem solchen, in Uebereinstimmung mit den in Singapore stets leicht zu erhaltenden Berichten von dem Führer des Schiffes gewählten Platze, wider Erwarten keine annehmbare Fracht nach einem chinesischen Hafen sich vorfinden, ist in den meisten Fällen, wenn der Führer oder Commissionär dazu ermächtigt und befähigt ist, — was sehr anzurathen sein dürfte — die Einnahme einer Ladung für eigene Rechnung einem unthätigen Abwarten oder einer abermaligen Versegelung in Ballast vorzuziehen. Eine gewöhnliche Reis-Ladung von ca. 5000 Pikuls in einem Schiffe etwa 100 Lasten trächtig, kann heut zu Tage 20 bis 25,000 Rthlr. kosten und die Anschaffung der Summe mittelst Trassirung auf London nöthigenfalls irgend einem angesehenen Hause in Singapore übertragen werden. Das Schiff segelt dann mit der Ladung nach Hongkong für Order nach einem chinesischen Hafen und wird dort, mittelst eines sogenannten schwimmenden Verkaufs, nicht nur eine schnelle Abwickelung der Geschäfte gegen baares Geld, sondern gewöhnlich auch einen als eine recht passende Fracht valedirenden Ueberschuß erzielen können; sollte etwa ein Verkauf der Ladung zum Löschen in Hongkong stattfinden, so wird der Führer des Schiffes dort allezeit im Stande sein, sich durch die Küstenfahrt eine neue Beschäftigung zu sichern. Dieser Ausweg behufs einer passenden Verwendung des Schiffes, welcher auch dann offen steht, wenn sich etwa später in der Küstenfahrt ein Stillstand zeigen sollte, gehört selbstverständlich zu den Ausnahmen, wenn auch nur aus dem Grunde, daß

unsere Rheder leider nur höchst selten der Leitung ihrer Schiffsführer so viel überlassen, als zur Erreichung des hier angegebenen Zweckes unumgänglich nöthig ist; die gewöhnliche Regel ist vielmehr die, daß der Reis in dänischen Schiffen als Frachtgut nach China kommt. Um durch ein Beispiel zu erläutern, in welcher Weise eine derartige Reis-Chartepartie abgefaßt ist, fügen wir später die Uebersetzung einer solchen bei, welche im Jahre 1861 zu Hongkong zwischen einem chinesischen Kaufmanne und dem Führer eines dänischen Schiffes für die Reise von Saigon nach Hongkong oder weiter nach Amoy, Ningpo oder Shanghai abgeschlossen wurde. Wie zu ersehen sein wird, beträgt die Fracht resp. 50 c., 65 c. und 75 c. pr. Pikul Reis; diese Sätze fallen oder steigen je nach der Lage des Ladeplatzes und der Beschaffenheit der Conjuncturen, aber sie bezeichnen genau das jetzt noch zwischen der Fracht nach Hongkong und der nach Amoy, Ningpo oder Shanghai obwaltende Verhältniß. Der Werth der Reis-Zufuhren, soweit dieselben durch die offenen Häfen gingen, betrug im Jahre 1863 ca. 30 Millionen Reichsthaler, während gleichzeitig auch in China selber die Reis-Ernte gut ausgefallen war und nicht unbedeutende Zufuhren in chinesischen Schiffen, theils directe, theils über Hongkong, nach anderen Häfen gebracht wurden. Aus dem Tractat ist zu ersehen, daß Reis nicht ausgeführt werden darf; mithin kann auch fremder Reis, wenn derselbe erst einclarirt ist, nicht nach einem fremden Hafen, wol aber, unter Beobachtung gewisser Formen, wie sie in der dem Tractat beigefügten Handels-Ordnung vorgeschrieben sind, nach einem anderen chinesischen Hafen wieder ausgeführt werden. Dieses Ausfuhr-Verbot ist sehr alten Datums und hat seinen Grund in der Verpflichtung der Provinz-Gouverneure, dafür einzustehen, daß die resp. Districte stets mit hinreichenden Lebensmitteln versehen sind.

An dem nach China stattfindenden Transport des bedeutenden Einfuhr-Artikels dieses Landes, des Opiums, betheiligen sich unsere Schiffe nicht. Die Production und der Verkauf desselben in Englisch-Ostindien, woher dasselbe kommt, sind ein Regierungs-Monopol, dessen jährlicher Werth-Ertrag bereits erwähnt wurde. Es wird hauptsächlich in englischen Dampfschiffen und durch englische Kaufleute nach China gebracht; die im Jahre 1863 dort eingeführte Quantität umfaßte ca. 80,000 Kisten, deren durchschnittlicher Werth jetzt nur auf 1000 Rthlr. pr. Kiste geschätzt werden kann. Vor wenig Jahren noch hatte der Werth fast die doppelte Höhe, die Bemühungen der Engländer aber, in China die einheimische ca. 20,000 Kisten betragende und namentlich in den westlich von Hankow belegenen Provinzen stattfindende Production dieses Artikels zu zerstören, haben, zu großem Nachtheil der ostindischen Rajahs, welche dem Vernehmen nach denselben produciren müssen, eine stufenweise Herabsetzung des Preises bewirkt. Wie noch erinnerlich sein wird, gab dieser Artikel, welcher vor dem Jahre 1858 zwar gesetzlich nicht in China

eingeführt werden konnte, nichtsdestoweniger aber mit oder ohne Connivenz der Autoritäten auf den vielfachen und, weil der Zoll ziemlich hoch ist, noch keineswegs gänzlich verlassenen Wegen der Schmuggelei an die Bevölkerung gelangte, zu dem ersten Kriege (1841—42) zwischen England und China Veranlassung. Der zweite Krieg (1857—58), nach welchem jener unglückliche Feldzug der Engländer im Jahre 1859 folgte, welcher seinerseits wiederum den französisch-englischen Kriegszug des Jahres 1860 — während dessen der ausserhalb Pekings belegene Sommerpalast zerstört wurde — hervorrief, war ein Sprößling des im Jahre 1842 erfolgten Friedensschlusses, durch welchen der ersterwähnte Krieg beendigt wurde; man hatte nämlich damals noch nicht die gesetzliche Anerkennung des Opium-Handels erreicht, welche vielmehr erst durch den im Jahre 1858 vereinbarten, im Jahre 1860 ratificirten Tientsin-Tractat erfolgte. Hieraus ergiebt sich, wie wichtig auch in politischer Beziehung jener Mohnstoff (vom papaver somniferum) ist, und mit wie triftigem Grunde man daher erwartet, ihn auch im Nachbarlande Japan, wo derselbe noch immer verboten ist, die nämliche Rolle spielen zu sehen. Dieser Artikel ist somit auch für uns nicht ohne Interesse, wenngleich der Handel mit demselben uns fremd ist und zweifelsohne es auch ferner bleiben wird.

Ein Gleiches darf hoffentlich in Betreff der nach China Absatz findenden europäischen Artikel, unter welchen die britischen Manufactur-Waaren eine Hauptrolle spielen, nicht behauptet werden. Es wurde von letzteren im Jahre 1860 für über 65 Millionen Reichsthaler über die offenen Häfen eingeführt, während angenommen werden darf, daß außerdem über Hongkong, den Hauptstapelplatz für diese Branche, mittelst chinesischer Fahrzeuge eine bedeutende Quantität nach nicht offenen Häfen verschifft wurde. Die fortwährenden Bemühungen der Engländer, die Einfuhr und den Absatz ihrer zwar billigeren, im Vergleich mit den chinesischen handverarbeiteten Stoffen aber weniger dauerhaften Maschinen-Waaren möglichst auszudehnen, erhielten durch den Ausbruch des Bürgerkrieges in den Vereinigten Staaten einen mächtigen Aufschwung; eines Theils blieben die von dort concurrirenden Artikel, wie z. B. Domestiks und Shirtings allmälig aus, andern Theils steigerten sich die Preise der Baumwolle so sehr, daß die Chinesen, bisher Importeure, nunmehr Exporteure dieses Artikels wurden, aus welchem Grunde sie die eigene Verarbeitung baumwollener Stoffe bereits um ein Bedeutendes reducirt haben. Sollten daher die Baumwollen-Preise nicht bedeutend herabgesetzt werden — was man, selbst unter der sehr begründeten Voraussetzung, daß der nordamerikanische Krieg doch einmal aufhören müsse, sehr bezweifelt — ist es mehr als wahrscheinlich, daß das für den Absatz fremder Waaren bereits gewonnene Terrain auch künftig nicht nur wird behauptet, sondern auch ausgedehnt werden können; die der Verarbeitung entwöhnten Kräfte werden dorthin nicht wie-

der zurückkehren, denn sie werden in der Seiden=Industrie eine besondere Beschäftigung gefunden haben, und neue Kräfte werden sich mit dem nicht befassen, das von Anderen, die es kannten, aufgegeben und verlassen wurde. Es liegt in der Natur der Sache, daß unsere Rheder und Kaufleute nur selten von den Vortheilen, welche nachweislich mit dem Verkauf von Manufactur=Waaren in China verbunden sind, Nutzen ziehen können, denn unsere eigenen wollenen Stoffe, für die etwa im nördlichen China Verwendung sein dürfte, sind gar zu theuer, um auch nur im Entferntesten sich mit den von der Landseite nach dort eingeführten russischen messen zu können, und unsere Kaufleute sind bei etwaigen Einkäufen in England, Deutschland, der Schweiz oder anderswo im Auslande ungünstiger gestellt, als wenn die nämlichen Waaren für eigene Rechnung direct von den Fabrikanten abgehen. Da indeß unsere neuen Verhältnisse in China hoffentlich bald eine ausgedehntere Versendung dänischer Schiffe nach dort herbeiführen werden, und sich unter letzteren eines oder das andere finden dürfte, welches dazu bestimmt würde, für dänische Rechnung eine directe europäische Stückgut=Ladung auszubringen, fügen wir ein Memorandum über eine passende Auswahl der jetzt verkäuflichsten Artikel nebst einer pro forma Verkaufs=Rechnung bei, worin jedoch Fracht und Assecuranz nicht mit aufgenommen worden sind. Rimessen aus China sind stets in prima 6 Monat Sicht=Wechsel auf London zu haben, jedoch dürfte es in den meisten Fällen vortheilhafter sein, ein etwaiges Guthaben gegen Eintausch von Thee, Seide oder Baumwolle auszugleichen, indem der Tauschhandel mit den erwähnten Artikeln noch immer den Absatz der Einfuhren in China sehr erleichtert, ja manchmal, behufs Erlangung der besten Preise, eine unerläßliche Bedingung ist; die von China auszuführende Seide wird man in vortheilhafter Weise mit den Ueberland=Post=Dampfschiffen nach Marseille, Triest oder Southampton versenden können, während sonstige Artikel mit den Segelschiffen um das Cap der guten Hoffnung gehen müssen. Im Uebrigen sind die nachstehenden Bemerkungen nicht ausser Acht zu lassen. Obgleich Shanghai vielleicht der beste Markt für Manufactur=Waaren ist, so dürfte doch zweifelsohne Hongkong der größte sein, und ist es jedenfalls leichter, von letzterem nach ersterem zu gehen, als umgekehrt. Der Verkauf gemusterter und gefärbter Waaren ist in China, wie anderswo, größeren Zufälligkeiten unterworfen, als der der glatten und weissen Waaren. Man verkauft zwar nicht gegen Credit und ist mithin auch nicht den großen Uebelständen ausgesetzt, welche in anderen überseeischen Ländern damit verbunden sind; es ist jedoch allgemeine Sitte, behufs Empfang der Waaren eine Frist von ca. 3 à 4 Wochen einzuräumen, namentlich wenn der Verkauf von Bedeutung und die Zahlung per Contant bedungen ist. Indessen besitzt man, selbst nach Ablauf der gewährten Frist, keine Mittel, um die Empfangnahme der Waaren zu erzwin=

gen, falls der Käufer, sei es weil die Preise weichen, oder aus irgend einem anderen Grunde, sich saumselig erweisen sollte, ein Fall, der sich nicht selten ereignet und wodurch eine Verlängerung der Empfang-Frist nothwendig wird. Bei einer etwaigen Wahl von Baumwolle als Retourwaare ist die größtmöglichste Vorsicht zu beobachten, indem die Producenten und Zwischenhändler die übrigens meist schöne und reine Waare vor Ablieferung an die Exporteure häufig anfeuchten, um dadurch das Gewicht derselben zu erhöhen, was aber zu Folge hat daß sie in verdorbenem Zustande in Europa anlangt.

Gleichwie die große Menge Artikel, welche vom Malayenlande, dem Straßen-Archipelag, den holländischen und spanischen Colonien, Japan und anderen asiatischen Ländern nach China eingeführt werden, und welche in Gewürzen, Gummi-, Farbe- und Räucherstoffen, Bau- und Mobilienholz, hauptsächlich aber in Apotheker-Waaren und Neben-Nahrungsmitteln bestehen, worunter namentlich Trepang und ähnliche Weichthiere, Krebse, Haifisch-Finnen, Vogelnester, eßbares Seegras und andere Vegetabilien, für uns um so weniger ein merkantiles Interesse haben, als keine derselben zu einem sehr bedeutenden Werthe eingeführt werden und deshalb hier füglich übergangen werden können, so wird dies auch hinsichtlich einer Menge anderer europäischer Artikel geschehen können, welche durch kleinere deutsche und englische wie auch einzelne portugiesische, französische italienische und spanische Häuser eingeführt werden. In dieser Beziehung hat, seitdem die Häfen dem fremden Handel geöffnet worden, ein Wetteifern stattgefunden, das noch immer fortgesetzt wird. Es gilt nicht nur diejenigen Gegenstände ausfindig zu machen, welche in den Geschmack der Chinesen fallen, oder für die sie nothwendigen Gebrauch haben, sondern auch der erste zu sein, der dieselben in den Markt bringt, endlich aber durch alle möglichen Mittel sich in diesen Artikeln den Vorrang zu sichern. Dies ist in jedem Lande eine schwierige Aufgabe, namentlich aber in einem Lande wie China, dessen Bewohner von einem zähen Festhalten an ihren gewohnten Geräthschaften sind und selber eine Mannigfachheit an Industrie-Gegenständen besitzen. Jene Artikel bestehen in Kurz-Waaren, Gold- und Silberzwirn, Glas- und Krystallsachen, Uhren, Ferngläsern, Regenschirmen, Lederwaaren u. dgl. m.; Alles muß stark, schön und doch billig sein, um den Chinesen in Versuchung zu bringen, und doch giebt es eine Menge Gegenstände, die ihn zu keinem Ankauf zu locken vermögen, wie z. B. fremde musikalische Instrumente, indem er nur seine einheimische Musik liebt, Gabeln, ausländische Stein- und Thonsachen &c. Ein Engländer soll einst eine Partie Fortepianos eingeführt haben, die er schließlich gegen Vergütung des Fracht- und Zollbetrages an dort ansäßige fremde Familien losschlagen mußte, während ein Anderer noch in diesem Augenblick mit einer Partie Messer und Gabeln sitzt, die er vor einigen Jahren importirte. Es ist daher einem Jeden anzurathen, welcher in dieser Richtung

einen ersten Versuch zu machen wünscht, denselben entweder auf Gegenstände von geringem Werthe zu beschränken, oder sich zuverlässige Proben und sehr genaue Aufschlüsse zu verschaffen, was selbstverständlich mit großen Schwierigkeiten verknüpft ist, weil dieselben nur durch Concurrenten zu haben sind.

Es giebt jedoch noch eine Menge anderer chinesischer Einfuhr-Artikel, deren nähere Bekanntschaft wünschenswerth sein dürfte, wenn auch dieselben weder jetzt ein besonderes Interesse für uns haben, noch mit einiger Wahrscheinlichkeit dereinst, bezüglich unserer Relationen mit China, ein solches bekommen werden, die aber nichts desto weniger, im Ganzen genommen, uns oder unsere nächsten Nachbaren im Norden interessiren: Steinkohlen finden sich in China überall und namentlich in dem nördlichen Theile von recht guter Beschaffenheit, ein Umstand, welcher bei dem im Lande allgemein herrschenden Mangel an Feuerungsmaterialien den Bewohnern zu großem Nutzen gereicht; die Bearbeitung der Minen ist mangelhaft, der Transport nach den Küsten theuer und die Qualität, selbst der besten Kohlensorten, für die von den englischen Maschinen-Meistern gestellten Forderungen ungenügend. Es werden daher sehr viele englische Steinkohlen für den Bedarf der Dampfschiffe und der fremden Maschinen-Werkstätten in China eingeführt. Die Menge der entweder wegen der Küstenfahrt oder der Ausfuhr-Artikel China jährlich besuchenden englischen Schiffe verursacht, daß Kohlenfrachten direct nach den chinesischen Häfen im Verhältniß weniger vortheilhaft sind als nach Singapore, welcher Umstand, in Verbindung mit der Aussicht auf eine lohnende Reisfracht, unsere Schiffe häufig veranlaßt, die directen Kohlenfrachten von der Hand zu weisen; dieselben sind jedoch zu jeder Zeit zu haben und in jedem englischen Schiffsmakler-Berichte verzeichnet.

Segeltuche: Die Chinesen halten noch immer an ihren Segeln von Matten und selbstgemachtem groben Baumwollentuch fest. Die stets anwesende große Anzahl fremder Segelschiffe veranlaßt indessen einen recht bedeutenden jährlichen Verkauf der in Europa gangbarsten Sorten. Die Zufuhren derselben aber sind sehr unregelmäßig, und die zu erreichenden Preise in hohem Grade schwankend. Zur Zeit der Stürme, also von Mitte Juli bis Anfang October, sind dieselben mitunter sehr hoch, während sie leicht begreiflicher Weise niemals unter ein gewißes Verhältniß zum Einkaufspreise herabsinken, indem die Inhaber für solchen Fall ein Abwarten vorziehen würden. Im Süden bemerkt man dann und wann leichtes ausländisches Baumwollentuch als Toppsegel chinesischer Fahrzeuge.

Tauwerk wird, sogar für den Bedarf fremder Schiffe, in guten preiswürdigen Gattungen von Manilla zugeführt. Die Chinesen produciren selbst sehr viel Hanf, den sie zu Tauwerk verarbeiten; namentlich erhält man über Hankow eine eigenthümliche grobe und starke Sorte Hanf, deren Export sich sogar nach England als vortheilhaft erwiesen hat.

Rauchwerk, Häute, Felle und Hörner (letzterer Artikel für ärztliche Zwecke) werden dem Lande über die nördlichen und westlichen Grenzen zugeführt. Der Verbrauch ist nicht bedeutend, obgleich die eigene Viehzucht des Landes verhältnißmäßig gering, denn der Chinese baut sein Feld mittelst eigener Handarbeit und genießt in der Regel kein anderes Fleisch als das der Schweine, Vögel und Fische. Pelzwerk wird selbst in dem nördlichen Theile des Landes durch wattirte baumwollene Kleider ersetzt, und nur in seltenen Fällen ist das Fußzeug von Leder.

Metalle. Kupfer wird von Japan und Süd-Amerika, Blei von England, Zinn vom Str. Archipelag zugeführt; nur der Verbrauch von Eisen ist umfangreich und regelmäßig. Letzteres wird von England als Platten-, Stangen-, Nagel-, Gußeisen und Eisendrath ꝛc. importirt. Da der Chinese in der Regel gute Waaren zu schätzen weiß, ist es wahrscheinlich, daß namentlich schwedisches Stangen-Eisen dort guten Absatz finden würde; die Stangen können viereckig oder rund sein; $^3/_4$ à 2 Zoll im Diameter, oder platt, von 2 × $^1/_4$ bis 5 × $^3/_4$ Zoll Breite und Dicke; der durchschnittliche Preis dieses Artikels war im verflossenen Sommer ca. 7 Reichsthaler pr. Pikul. Das Nagel-Eisen variirt zwischen $^1/_4$ à $^1/_2$ Zoll im Quadrat und wird im Durchschnitt mit ca. 6 Rthlr. pr. Pikul bezahlt. Vorläufig wurde jedoch nur schwedischer Stahl zugeführt, welcher neben dem englischen guten Absatz gefunden hat; die Dicke der Stangen darf nicht gern $^3/_8$ à $^1/_2$ Zoll übersteigen.

Fettwaaren, namentlich gesalzener Speck, Fleisch oder Schinken, waren während des letzten Sommers in allen offenen Häfen, hauptsächlich in Shanghai, dem Haupt-Lagerplatze derselben, in Ueberfluß vorhanden und wurden schon aus erster Hand mit Verlust losgeschlagen; sind dagegen die Zufuhren kärglich, sollen mitunter sehr hohe Preise zu erreichen sein; die Zufuhren finden von England, Hamburg und Flensburg, namentlich aber von Nordamerika, Statt, dessen Lieferungen hinsichtlich der Behandlungsweise, Güte und Preiswürdigkeit die der Concurrenten bei Weitem übertreffen. Gute geräucherte Schinken bilden bei den Chinesen einen nicht unbedeutenden Verbrauchs-Artikel und sind daher sehr begehrt; der Preis entspricht etwa 4$^1/_2$ à 5 Mark dänisch per dänisch Pfund. In einer Verpackung von Reis-Abschälung und Leinewand, mit dem Gewicht in englischen Pfunden — etwa 10% leichter als unsere dänischen — verzeichnet und in einer Anzahl von nur einigen Hunderten zur Zeit, werden dieselben in Shanghai schnell verkäuflich sein. Auch Butter, jedoch nur schöne und haltbare Waare, in Achtel-Tonnen von je 12 Pfund engl. Netto-Gewicht und darnach in Foustagen verpackt, welche inwendig gut mit Salz gespickt und auswendig mit der Anzahl der Achtel-Tonnen gezeichnet sind, wird, in kleineren Partien von ca. 5000 Pfund zur Zeit, in Shanghai schnellen Absatz finden; je zeitiger im Winter derartige dem Verderben leicht ausgesetzte Waaren anlangen, je besser;

während Sendungen, deren Eintreffen erst Anfang oder Mitte des sowohl im mittleren als nördlichen China sehr heißen Sommers erwartet werden darf, am liebsten zu vermeiden sind. Eingekochte, hermetisch verschlossene Fleisch- und Gemüsesachen, von bewährter Zubereitung, sind sehr beliebt und selbst in ziemlich großen Quantitäten leicht verkäuflich; es kommt in dieser Beziehung nur darauf an, sich einen guten Namen zu erwerben und zu erhalten, um in China in diesem Artikel stets einen großen Umsatz machen zu können. Die Preise sind im Allgemeinen sehr lohnend.

Mehl und Schiffsbrot sind nur Bedarfs-Gegenstände der fremden Bewohner und Schiffe, wenngleich in bedeutendem Umfange. Die Zufuhr findet fast ausschließlich nur über St. Francisco und Neu-York Statt, ist aber in hohem Grade unregelmäßig, weshalb die Preise sehr schwanken. Im verflossenen Sommer war Mangel an Mehl bemerkbar, und es wurden in Shanghai bis 26 Reichsthlr. pr. Foustage, 170 à 180 Pfund dänisch enthaltend, gezahlt, während der durchschnittliche Preis nur 18 Reichsthlr. beträgt. Leider ist diese Unsicherheit in der Conjunctur für uns auch noch mit der großen Schwierigkeit verbunden, ein durchaus haltbares Product zu verschaffen. — Fische, Stockfische, Klippfische und andere Fische, ohne Salz bereitet und gedörrt, sind in gut conservirtem Zustande ein Artikel, welcher in China einen sehr guten Markt findet; namentlich die ordinäreren Sorten sind, wenn unverdorben, überall verkäuflich, denn es wird in China sehr viel Fisch consumirt und auch im Lande selber werden mehrere Sorten gedörrte Fische bereitet. Aus dem nördlichen Europa war indessen von diesem Artikel durchaus Nichts vorhanden; man wußte überhaupt keinen Preis anzugeben, da schon seit längerer Zeit keine Zufuhren stattgefunden hatten, und weil man von einem chinesischen Kaufmanne niemals eine Preisnotirung erhält, wenn nicht eine Probe eines bestimmten ihm offerirten Quantums, das also vorräthig sein muß, ihm vorgelegt wird. Es ging die Rede von einer Ladung gut gedörrter Fische, welche vor einigen Jahren in einem norwegischen Schiffe nach Hongkong gekommen sei; die eine Hälfte war zwar verdorben, jedoch habe der Verkauf der zweiten Hälfte den Inhaber gänzlich entschädigt. Jede Behandlung oder Packung, welche nur der Conservirung günstig ist, wird passend sein, denn letztere ist immer die Hauptsache. Gesalzene Fische, wie Anchovis und Fett-Heeringe, sind nur an Fremde verkäuflich und der Bedarf mithin beschränkt; als Emballage sind nur sehr starke Tonnen oder Kübel zu verwenden, die Qualität der Waare muß jedenfalls gut sein.

Theer wird von Nordamerika, England und Hamburg, hauptsächlich von den beiden letzteren Stellen, zugeführt. Der Handel darin ist aber nicht bedeutend, der Preis jedoch, da die Zufuhr nicht regelmäßig ist, sehr schwankend, zwischen 16 à 30 Rthlr. pr. Tonne für die besten finnländischen

Sorten. Eine Ladung von etwa 300 Tonnen guten finnländischen Theers dürfte das passende Quantum sein, welches in Shanghai schnell zu verkaufen wäre, wenn nicht, was doch sehr selten der Fall, der Markt im Voraus schon überfüllt ist. Starke Tonnen, nicht voll, sondern mit mehr als gewöhnlichem Spielraum, sind durchaus nöthig.

Pech ist noch weniger courant als Theer, indem die Chinesen selber eine Sorte bereiten, die in vielen Fällen verwendbar ist; es wurden doch im verflossenen Jahre von England und Nordamerika ca. 1700 Tonnen in Shanghai eingeführt; der Preis war 14 à 15 Rthlr.

Wein, Bier und Spirituosen werden im Allgemeinen von den Chinesen durchaus nicht gekauft und sind überhaupt nur in sehr geringem Maße ein Gegenstand des Handels, indem die Schiffe ihren Bedarf, ja vielleicht noch darüber, selbst mitführen, und alle größeren fremden Kaufleute außerdem durch private Freunde sich mit diesen Artikeln versehen, um gegen Fälschungen geschützt zu sein. Hering's Kirsch-Branntwein macht jedoch eine Ausnahme; derselbe ist von den Chinesen gekannt und geschätzt und wird stets Käufer finden.

Bauholz, Dielen und Bretter von dem nördlichen Europa können durchaus nicht berücksichtigt werden; China bedarf zwar großer Zufuhren dieser Artikel, erhält dieselben aber weit billiger von Japan und Wankouwer's Insel, als sie von hier geliefert werden können. Auch die Gegenden westlich von Hankou, um Fuchau herum, so wie die Holzungen auf Korea tragen ihrerseits zur Versorgung der vielen Theile des Landes bei, welche arm an Baumwuchs sind.

Fremde Kaufleute haben, indem sie Tientsin zum Ausgangspunkt ihrer desfälligen Operationen machten, einzelne Versuche gemacht, das ihnen vertragsmäßig zuständige Recht zum Handel im Innern für eigene Rechnung zu benutzen; aber die Willkür der Mandarinen, Unkenntniß der Sprache und Usancen, auch wol die Concurrenz der chinesischen Kaufleute, sind die Felsen, an denen dieselben bisher scheiterten. In ähnlicher Weise hat man versucht, an chinesische Kaufleute in den größeren Städten des Inlandes Waaren-Consignationen zu machen, es hat sich jedoch gezeigt, daß solche Sendungen, wenigstens angeblich, unterwegs zu vielen localen Abgaben unterworfen sind, um rentiren zu können. Es wird mithin eine der Aufgaben nächster Zukunft sein, dieses vertragsmäßige Recht zur Geltung zu bringen.

Die fremden Häuser in China berechnen 5 pCt. Verkaufs-Provision; Assecuranz, Arbeitslohn 2c. sind billig, Packhaus-Miethe dagegen ziemlich theuer. Der Einfuhr-Zoll ist, wie oben bemerkt, für die genannten Artikel durchgängig niedrig — in den meisten Fällen etwa 5 pCt. — für alle übrigen Artikel

gerade 5 pCt. Derselbe befindet sich demgemäß in völliger Uebereinstimmung mit den richtigen Grundsätzen der Zoll-Besteuerung und des Freihandels.

Waaren-Verkäufe gegen unbestimmten Credit finden unter den Chinesen nicht Statt, so wenig wie von den Fremden an die Chinesen.

IV.

Ausfuhren.

Die große Mannigfachheit und der Reichthum, welche die chinesische Production auszeichnen, und wovon der bekannte Ausfuhr-Tarif nur annähernd eine vollständige Darstellung giebt, lassen sich vom mercantilen Standpunkt aus in 3 Gruppen theilen, je nachdem nämlich die verschiedenen Artikel entweder für die Ausfuhr nach Europa, Amerika und Australien, oder nach Japan, dem Straßen-Archipelag und Ostindien, oder endlich für den Küstenhandel zwischen den südlichen und nördlichen Provinzen China's Gegenstände bilden. Es ist zwar geglückt, von den weniger bekannten dieser Artikel, die etwa in Betracht gezogen werden könnten, einiger Proben und Aufschlüsse habhaft zu werden; da aber in den meisten Fällen weder eine Preisnotirung erreichbar war, noch augenblicklich hier zu Hause irgend eine Meinung über ihre Anwendbarkeit ausgesprochen werden darf, so wird es für den Zweck der vorliegenden Mittheilungen genügen, die wichtigsten der Artikel aufzuzählen, welche nach Europa ausgeführt werden und die in so fern ein allgemeines Interesse haben, als sie in der ganzen Verbindung mit China die Hauptrolle spielen, wie auch die wichtigsten derjenigen, welche Gegenstände des chinesischen Küstenhandels sind, an dem ja auch unsere Schiffe, und zwar als Frachtträger, sich betheiligen.

Die Gesammt-Ausfuhr von Thee im Jahre 1863 war größer als in irgend einem der vorhergehenden Jahre und betrug etwa 175 Millionen Pfund; im Jahre 1861 schätzte man dieselbe auf 130 Millionen und im Jahre 1855 auf 110 Millionen Pfund. — Von den erwähnten 175 Millionen Pfund gingen ca. 69 Millionen über Shanghai, 74 Millionen über Fuchau, 24 Millionen über Kanton; von dem Rest gingen $2/3$ über Amoy und $1/3$ direct von Hankou. Der Werth, von welchem Ausfuhrzoll erlegt worden war, belief sich auf ca. 82 Millionen Reichsthaler. Obgleich nicht unbeträchtliche Quantitäten dieser Ausfuhr erst in Hongkong ihre definitive Bestimmung erhielten, so weiß man doch mit Gewißheit, daß der größere Theil des schwarzen Thees nach England geführt wird, und nur ein kleinerer Theil nach allen anderen europäischen Häfen; vom grünen Thee aber, welcher etwas über $1/6$ der

Gesammt-Ausfuhr ausmacht — nämlich ca. 22 Millionen Pfund von Shanghai und 6 Millionen von Kanton im Jahre 1863 — geht nur der kleinere Theil nach Europa, der größere nach Australien und den Vereinigten Staaten. Die Chinesen selber verbrauchen außerordentlich große und daher unbekannte Quantitäten dieses ihres Hauptproducts, das nördlich von dem gelben Fluß nicht gebaut wird und aus eben diesem Grunde einen sehr bedeutenden Gegenstand für den inneren Umsatz bildet; allein in den fremden Schiffen, welche sich mit der Küstenfahrt beschäftigen, wurden, wie bereits oben erwähnt, im Jahre 1863 für 1⅛ Million Reichsthaler Thee nach Tientsin gebracht.

Vom Theebaum, oder richtiger vom Theebusch (damit nämlich die Pflanze recht buschig und blätterreich werde, gestattet man derselben nur selten, über 3—4 Fuß hoch zu werden) giebt es in China vielleicht nur 2 oder 3 verschiedene Sorten; jede derselben liefert jede beliebige der bekannten Theesorten, sowohl grüne als schwarze; die Beschaffenheit des Erdbodens, die verschiedenen Zeiten der Blätterlese, der Wärmegrad bei dem Trocknen der Blätter, wie überhaupt die Behandlungsweise vor der definitiven Verpackung sind es, welche jede für sich oder vereint die Verschiedenheiten der Qualität bedingen. Der eigentliche grüne Thee, von dem nur sehr wenig in den Handel gelangt, wird von den Chinesen Jutsien, d. h. „vor dem Regen", genannt und besteht aus denjenigen Blättern, welche zuerst sich entfalten und sofort abgepflückt werden. Die nachgemachten Sorten, welche davon in den Handel kommen, sollen zwar alle von den früh gepflückten und feineren Blättern sein, sie sind jedoch lange nicht von den allerersten noch den allerfeinsten, und da dieselben bei dem künstlichen Trocknen und sonstiger behufs der Ausfuhr nothwendigen Behandlung, welcher jene ursprüngliche in der Heimath zu consumirende Sorte nicht ausgesetzt zu werden braucht, ihre natürliche Farbe nicht würden bewahren können, werden sie erst nachdem sie mit einer Auflösung von Indigo und Gyps bespritzt worden sind in die warmen Trocken-Pfannen gethan.

Die unter den Fremden gangbaren Namen für die in den Handel gelangenden Theesorten sind entweder nur Entstellungen der chinesischen bildlichen Ausdrücke, oder sie kommen bei den Chinesen, welche in der Regel nur geographische Bezeichnungen anwenden, überhaupt nicht vor. So ist z. B. der Name Kongo eigentlich das chinesische Wort Kunghu: „bearbeiteter Thee"; dieser gewöhnliche schwarze Thee, von dem es so viele und verschiedene Sorten giebt, kann aus allen Gegenden, wo man überhaupt die schwarzen Theesorten bereitet, vorzugsweise aber aus den in der Mitte des südöstlichen China's belegenen Provinzen Hupeh, — woselbst die beste Qualität zu haben ist — Hunang und Kiangsi bezogen werden. Suchong ist eine Derivation von Sianchung und bedeutet „kleine Blätter"; die beste Qualität dieser Theesorte, welche fast ebenso verschiedener Art wie der Kongo, kommt aus dem District

Shufangkiai und kann über Kanton bezogen werden. Die feinste schwarze Theesorte, Peco, wird von den Chinesen Pehhau, d. h. „weiße Haare“, genannt; dieselbe wird, wenn echt, aus den ersten Knospen der Blätter bereitet; die beste Qualität ist flaumig und weich und kommt von den Bohea-Hügeln in der Umgegend von Fuchau. Eine sehr feine schwarze Theesorte, welche sich hinsichtlich der Güte dem wirklichen grünen Thee nähert und ein sehr helles stark gewürztes Getränk liefert, ist der Ulong, d. h. „der schwarze Drache“; dieser Thee ist theurer als der beste Peco, findet jedoch immer mehr und mehr bei den Fremden Eingang; derselbe wird in der Provinz Fuhkien bereitet und kann über Fuchau oder Amoy bezogen werden.

Die Kantoneser sind schon seit alter Zeit wegen ihrer Nachmachungen des grünen Thees bekannt; daß diese jedoch weniger ihnen als den respect. Producenten des Inlandes zuzuschreiben sind, ist am besten aus dem Umstande ersichtlich, daß der größere Theil des jetzt ausgeführten grünen Thees nunmehr den Weg nach Shanghai nimmt; es sind nicht allein die verschiedenen sogenannten Haisan-Sorten — deren chinesische Namen von den Gegenden herrühren, wo dieser Thee bereitet wird, und ganz anders als die bei uns gebräuchlichen lauten —, welche in allen Qualitäten nachgemacht werden, sondern es gilt dies auch hinsichtlich des Imperial- und Gunpowder-Thees; diese beiden Sorten werden von den Chinesen resp. Yuenchu: runde Perlen, und Chichu: ovale Perlen benannt.

Sowohl die schwarzen als die grünen Theesorten werden mitunter einer künstlichen Behandlung unterzogen, mittelst welcher der sogenannte Blumenthee entsteht, der jetzt in England immer mehr Eingang gewinnt und von dem daher die Ausfuhr im Steigen begriffen ist. Die Art der Bereitung ist ziemlich verschieden; gewöhnlich thut man eine 2 Zoll hohe Lage von heißgemachten Theeblättern in einen Korb; nachdem diese erste Lage mit Blumen — unter welchen der Jasmin vorherrschend — bedeckt worden ist, folgt eine zweite Lage von Theeblättern, die nun wieder mit Blumen zugedeckt wird; in dieser Weise verfährt man, bis der Behälter voll geworden, wonach das Ganze, gut zugedeckt, 12 Stunden stehen bleibt. Die so entstandene Mischung wird nun weiter behandelt und auf gewöhnliche Art getrocknet; erst unmittelbar vordem der Thee in die gewöhnlichen kleineren Kistchen gepackt wird, findet die Aussonderung der Blumen Statt.

Die sogenannte Theemischung — ordinärere Sorten mit feineren zusammen gemengt — soll in den eigentlichen Thee-Districten unter den Producenten selber nicht stattfinden, wol aber und sehr häufig unter ihren Commissionären in den Verschiffungs-Häfen, ein Uebelstand, vor welchem die Fremden sich nicht hüten können; jeder Kaufmann aber hat seinen Theeprobirer oder Theeschmecker, welcher in London zugelernt wurde, und der eine jede offerirte

Partie vor dem Ankauf genau untersucht; eine Beimischung von den Blättern anderer Pflanzen ist mithin nicht zu befürchten.

Die Usance, den Thee von den Chinesen in mit Marken versehenen Partien anzukaufen, wie solche von den Producenten selber oder von ihren Commissionären geordnet werden, und deren Größe in der Regel mehrere Hundert Kisten umfaßt — es kommen bis etwa 1200 Kisten auf eine Partie — mag eine der Ursachen sein, weßhalb London sich fast zum Central-Theemarkt für den größeren Theil der Erde emporgeschwungen hat. Jedenfalls wird dadurch den Detail-Einkäufen in China zu Marktpreisen, für den Bedarf kleinerer Handelsplätze, entgegengearbeitet. Speciell für Dänemark, welches gewiß mit Recht kleinere und häufigere Ankäufe des Artikels den größeren und seltneren vorzieht, so lange es sich lediglich um die Befriedigung des eigenen Bedarfs handelt, dürfte der Londoner Markt mit seiner außerordentlich großen und vollständigen Auswahl von Theesorten, deren Gleichen selbstverständlich in China nirgends möglich ist, von überwiegender Bedeutung sein; die directen Thee-Zufuhren sind, selbst nach Hamburg, dem sich doch häufiger die Gelegenheit bietet, eines seiner in China beschäftigten Schiffe nach Hause zu dirigiren, von einem weit geringeren Umfange, als die indirecten. Außer dem fast gänzlichen Mangel an directer Schiffs-Verbindung zwischen China und Dänemark, wodurch augenblicklich directe Thee-Einkäufe factisch unmöglich sind, giebt es noch einen zweiten hemmenden Umstand, nämlich, daß die Thee-Preise in China selbst nicht selten unverhältnißmäßig hoch sind. Einerseits findet häufig zwischen den großen chinesischen Häusern, denen es auf hunderttausend Pfund Sterling mehr oder weniger nicht ankommt, eine nur durch Ehrgeiz hervorgerufene Concurrenz Statt, indem man unter allen Umständen als derjenige einen Namen behalten oder sich erwerben will, welcher die ersten oder größten Thee-Ladungen der Saison — Mai bis Juli — versandte; andererseits macht man vielleicht gleichzeitig preiswürdige Einkäufe in Seide oder Baumwolle, welche für die theuren Thee-Einkäufe Ersatz leisten sollen, oder aber man realisirt etwaige größere Opium- oder Manufacturwaaren-Vorräthe durch Vermittelung der nämlichen chinesischen Mäkler, welche speciell unter der Bedingung eines derartigen Verkaufs die Erlaubniß zum Einkauf des Thees bekommen haben. Die Folge aller dieser Fälle aber ist ein nominelles Steigern der Theepreise, wie es erwähntermaßen in China nicht selten vorkommt, während aus ähnlichen Gründen solches in London der Natur der Verhältnisse gemäß aller Wahrscheinlichkeit nach eine Unmöglichkeit sein wird.

Die Zufuhren von Thee nach London finden gewöhnlich in sehr großen und schnellsegelnden Clipperschiffen Statt; die Fracht im Sommer 1864 betrug 3 £ pr. 50 engl. Cubikfuß.

Die Ausfuhr von Seide, welche im Jahre 1847 auf 17,000 Ballen à 96 dän. Pfund geschätzt wurde, betrug im Jahre 1862 über 70,000 Ballen, 1863 aber nur 36,200 Ballen, im Werthe von etwa 21 Millionen Reichsthaler. Dieser bedeutende Unterschied zwischen den beiden letztgenannten Jahren wird zwar mehreren dem Seidenwurm ungünstigen Naturverhältnissen, der Zerstörung der Maulbeerbäume während der letzten Bürgerkriege, sowohl durch empörte Horden als von Seiten der kaiserlichen Truppen, zugeschrieben; derselbe dürfte jedoch zum Theil auch in den im Jahre 1863 mit aller Energie wieder aufgenommenen Operationen gegen die Rebellen, wodurch die Zufuhr nach Shanghai von vielen wichtigen Seiden-Districten abgeschnitten wurde, begründet sein. Durch die Einnahme Nankings im Juli 1863 und Vertreibung der Aufständischen aus dem Jangtze-Gebiet ist diese letztere Veranlassung zur Verminderung der Ausfuhr hinfällig geworden; indessen hegt man noch immer die Besorgniß, daß die beiden ersterwähnten Ursachen allein hinreichend gewesen sein mögen, um mit Rücksicht auf die genannten Jahre eine vermehrte Ausfuhr zu verhindern. Wie nun aber auch das Verhältniß sich künftig gestalten möge, immerhin hat die Seiden-Ausfuhr Chinas, die jetzt schon in den mercantilen Berechnungen des dortigen Handels einen bedeutenden Factor bildet, eine große Zukunft. Der Maulbeerbaum findet sich und gedeiht überall in China, die nördlichsten Gegenden ausgenommen, die Seidenproduction ist mithin überall bekannt und beliebt. Die Chinesen selbst verbrauchen große Quantitäten an Seide in der Gestalt selbstgemachter Stoffe. Bisher lieferten die in dem südöstlichen Theile des Jangtze-Gebiets belegenen Districte die vorzüglichsten Sorten, und Shanghai ist daher derjenige Platz, woselbst die fremden Kaufleute mehr als in irgend einem andern Hafen sich mit dem Seiden-Einkauf beschäftigen, und wo die Ausfuhr nach Europa über Hongkong sich concentrirt; die Größe derselben wurde bereits oben gezeigt; die geringere Ausfuhr von Kanton, in einem Werthe von kaum 1 Million Reichsthaler, bestand hauptsächlich in den einfacheren Sorten aus dem Süden, welche nach dem Straßen-Archipelag und Ostindien versandt wurden, indem man die besseren Qualitäten dort selber verarbeitet. Von den drei bekannten Hauptsorten der chinesischen Roh-Seide, Tsatle, Taysam und Yuenhwa — No. 1, 2 & 3 — ist namentlich die erstgenannte ein Gegenstand europäischer Nachfrage; der Preis derselben war im verwichenen Sommer ca. 900 Reichsthaler pr. Ballen von 80 Kattis oder 96 Pfund dän. Obgleich der Preis der Seide sich — wie es vormals fast ausschließlich der Fall war — noch immer theilweise nach dem im eigenen Lande stattfindenden Verbrauch richtet, so dürfte doch die Zeit nicht fern sein, da die auswärtige Nachfrage einen überwiegenden Einfluß gewinnen wird; es hat nämlich den Anschein, als ob der eigene große Verbrauch der Chinesen an Seiden-Waaren eher im Abnehmen als im Zunehmen begriffen

sei; gleichzeitig hiermit findet, wie bereits oben bemerkt worden, ein bedeutender Fortschritt in dem Verbrauch importirter Baumwollen-Stoffe und in der Production von Roh-Seide Statt, Umstände, welche dieser für die europäische Versorgung mit Seide so wichtigen Veränderung in hohem Grade förderlich sein werden. Die Seide geht erwähntermaßen in der Regel von Shanghai nach Hongkong; von hier wird dieselbe in einer sehr soliden Matten-Verpackung mit den Ueberland-Post-Dampfschiffen über Aegypten und Southampton nach London verschickt; der geringe Umfang des Ballens im Vergleiche zu dem Werthe desselben ermöglicht diese kostspielige Versendungsweise, deren Schnelligkeit, in Verbindung mit dem auffälligen Mangel an französischen Kaufleuten in China, wahrscheinlich der Grund ist, daß selbst die französischen Fabricanten keinen Anstand nehmen, ihren Bedarf an chinesischer Seide aus London zu beziehen. Dort ist selbstfolglich der Ort, wo auch dänische Kaufleute, welche in jenen Artikeln zu speculiren wünschen, ihre Bestellungen machen müssen. Daß die Verarbeitung seidener Stoffe — ein in Kanton sehr alter Industriezweig — nicht nur mit der Zeit gefolgt ist, sondern im Verhältniß zu der Ausfuhr von roher Seide sich sogar bedeutend gehoben hat, ist am deutlichsten daraus ersichtlich, daß der Werth der im Jahre 1863 ausgeführten Seidenwaaren und anderer Gegenstände über 13 Millionen Reichsthaler betrug, gegen nur 4 Millionen Reichsthaler für das Jahr 1845; der gesteigerte Werth der Seidenwaaren ist mithin nicht der alleinige Grund jener Vervielfältigung der Ausfuhr.

Shanghai ist auch der Ort, wo der Handel mit dem neuen Ausfuhr-Artikel Chinas, der Baumwolle, vorzugsweise getrieben wird; dieselbe wird hauptsächlich aus dem eigenen fruchtbaren Hinterlande des Platzes, aber auch von Hankou, Chifu, Tientsin, Ningpo und anderen noch nicht offenen Hafenplätzen, zugeführt. Die vielen ausgedehnten Flußgegenden eignen sich, selbst in den nördlichen Provinzen, wegen des langen und heißen Sommers vorzüglich zum Bau der chinesischen Baumwollen-Pflanze, indem die Felder sich überall mit Leichtigkeit überrieseln lassen; das Product ist fein und weiß, jedoch kurz wie das ostindische; dasselbe wird zwar gut behandelt und gesäubert, aber häufig in der oben erwähnten Weise verfälscht. Nichtsdestoweniger kaufen die Engländer die chinesische Baumwolle zu hohen Preisen, denn es convenirt ihnen leichtbegreiflicher Weise sehr wohl, vermöge eines in doppelter Richtung thätigen Mittels, wie es die Baumwollen-Ausfuhr von China ist, den Absatz ihrer eigenen Import-Waaren zu fördern. Ob im Uebrigen nicht etwa der Baumwollenbau in China, einer allgemeinen Ansicht gemäß, unter dauernden günstigen Verhältnissen sich ins Unendliche ausdehnen ließe, so daß der Absatz dieses Rohproducts nach England, selbst nach einem bedeutenden Maßstabe betrieben, auf den Umfang der eigenen Verarbeitung der Chinesen von Baumwollen-Zeugen ohne wesentlichen Einfluß bleiben würde, dies ist eine Frage, welche sich für

den Augenblick noch nicht beantworten läßt. Vorläufig haben die Engländer mit gewohnter Energie und Kraft sich der Sache angenommen, in Folge dessen bereits im Jahre 1863 ca. 70 Millionen Pfund Baumwolle in einem angeblichen Werthe von reichlich 30 Millionen Reichsthaler ausgeführt wurden, während man für das verstrichene Jahr einem noch bedeutenderen Resultat entgegensah; für Tientsin, wie auch für unsere Schiffe, welche nach dort kommen, ist dieser lebhafte Transport von großer Wichtigkeit, indem die Baumwolle, welche nicht in Dampfschiffen nach Shanghai versandt wird, fast der alleinige bedeutende Artikel ist, welcher noch in Segelschiffen von erstgenanntem Platze verschickt wird. Wie aus dem Vorhergehenden ersichtlich, werden nach den südlichen Städten, Swatau und Kanton, nicht unbedeutende Quantitäten von Baumwolle importirt, welche vormals von Ostindien, nunmehr aber aus den nördlicheren Provinzen kommen und dort verarbeitet werden. Aber auch in Shanghai und dessen Hinterland werden baumwollene Zeuge in großer Menge fabricirt, namentlich der bekannte Nankin, wozu man Garn verwendet, welches von einer eigenthümlichen, röthlichen, in der Provinz Kiangsu vielfach cultivirten Sorte Baumwolle gesponnen wird; die Ausfuhr von Nankin im Jahre 1863 hatte einen Werth von über 4 Millionen Reichsthaler und ein Gewicht von 54,000 Pikuls.

Diejenigen Artikel, welche, außer dem bereits erwähnten Reistransporte von Formosa nach dem Festlande, die vorzüglichsten Gegenstände bilden für den küstenwärts stattfindenden Umsatz zwischen den südlichen und den nördlichen Theilen des Reichs und dadurch auch für die Beschäftigung unserer Schiffe in der Küstenfahrt, sind: Erbsen, Bohnen, Oel und Oelkuchen vom Norden, Zucker vom Süden. Die Erbsen und Bohnen sind ganz eigenthümlicher Art, sehr oelreich, werden überall im Norden gebaut und dienen in China theilweise als Neben-Nahrungsmittel, wegen des Oels und der Oelkuchen jedoch hauptsächlich zur Quetschung in den sehr primitiven chinesischen Oelmühlen. Das Oel ist schön und wird, gleich vielen anderen von den Chinesen bereiteten Oelsorten, sowohl zur Bereitung der Speisen als zur Beleuchtung verwendet; die Kuchen bilden jeder für sich eine platte, dicke, kreisförmige Masse, ¼ à ½ Pikul schwer, und enthalten noch immer eine nicht unbeutende Menge Oel; sie werden erwähntermaßen vorzusweise behufs Düngung der Zuckerfelder, zu welchem Zwecke jährlich ca. 2 Millionen Pikuls daraufgehen, jedoch auch als Fütterungsmittel für das Vieh, namentlich für die Schweine verwendet. Es ist durch diese nördlichen Export-Artikel, welche fast ausschließlich durch die Hände chinesischer Kaufleute und Zwischenhändler gehen, daß Niuchuang jährlich an Bedeutung gewinnt für unsere Schiffsführer in den chinesischen Gewässern.

Zucker wird südlich von dem 30. Breitegrad überall gebaut, als Handelsartikel aber hauptsächlich in den Provinzen Fuhkien und Kwangtung,

man bereitet sowohl braunen und gelben, als weißen, durch Kalk gereinigten Zucker, wie auch Candis, welcher doch für den eigenen Bedarf im Lande mit dem Safte oder den Kernen von Früchten gemischt wird. Die Chinesen behaupten daß der Bau des Zuckerrohrs und die Bereitung des Zuckers in ihrem Lande früher als an irgend einem andern Orte der Welt bekannt gewesen seien; nichts desto weniger sind sie in letzterer Beziehung noch weit zurück. Das Verfahren ist langsam und ermüdend, die Geräthschaften mangelhaft und demzufolge auch das Product selber nicht das beste. Dennoch findet dasselbe Absatz nicht nur überall im Inlande, wo kein anderer Zucker consumirt wird, sondern auch — wie oben bemerkt — über Amoy, Swatau und Kanton nach Japan, den indischen Plätzen, ja selbst nach Kalifornien.

Die fremden Schiffe, welche von den Chinesen, mitunter auch von den Fremden, für den Hin- und Her-Transport dieser und anderer Producte benutzt werden, werden entweder für die ganze Tour oder in Monatsfracht gechartert. Die beigefügten Uebersetzungen von zwei Original-Chartepartien werden am besten dazu geeignet sein, die resp. Beschaffenheit dieser Art Befrachtungen zu veranschaulichen. Während des letztverwichenen Sommers waren die Fracht-Conjuncturen im Ganzen genommen der Küstenfahrt nicht günstig, speciell aber galt dies bezüglich unserer Schiffe, während der Dauer des Krieges mit Deutschland.

Man bezahlte z. B. nur

an Fracht:	$27\frac{1}{2}$ c. pr. Pikul	von Niuchuang nach	Shanghai.
	30 „ „ „	„ „	Swatau.
	$32\frac{1}{2}$ „ „ „	„ „	Hongkong.
	30 „ „ „	„ Chifu „	Hongkong.
	$1\frac{1}{2}$ \$ „ Ballen Baumwolle	„ Chifu „	Hongkong.

Für Zucker und andere Retouren im Verhältnisse, wenn die Ladung bereit, was doch nur selten der Fall ist, weshalb die Schiffe oft nach den nördlichen Ladeplätzen in Ballast versegeln müssen.

Die Auswanderung hat China mit Groß-Britanien gemeinschaftlich. Die Chinesen wandern aus entweder für eigene Rechnung in den Passagier-Schiffen nach dem Straßen-Archipelag, den demselben nahe liegenden Ländern, Australien und den Inseln im stillen Meer — in den Holländischen Colonien werden sie nicht mehr empfangen —, oder für Rechnung Anderer als Arbeiter, sogenannte Coolis, nach Peru, Panama, Californien, Westindien, Guyana und Brasilien, wenn auch jetzt in geringerer Anzahl, als vormals. Unsere Schiffsführer lieben im Allgemeinen diese Fracht nicht, denn sowohl der Passagier- als der Cooli-Transport sind beide mit gewissen Uebelständen verknüpft; da die Fracht jedoch recht lohnend ist, wird sie dann und wann acceptirt. Die Passagier-Schifffahrt findet in der Regel von Hongkong Statt, welches darin

seinen Grund zu haben scheint, daß die resp. Provinz-Regierungen den Auswanderern, welche gewöhnlich aus kräftigen und arbeitsfähigen Leuten bestehen, Hindernisse in den Weg zu stellen pflegen. Dies ist jedoch in so fern ein recht glücklicher Umstand, als die englische Colonial-Regierung in Hongkong daraus Veranlassung genommen hat, im wohlverstandenen Interesse aller Parteien für die Ordnung des Trafiks zweckmäßige Bestimmungen zu treffen und deren Beobachtung genau zu überwachen. Da dieselben hauptsächlich die zu benutzenden Schiffe berühren, fügen wir eine Uebersetzung bei. — Der Cooli-Transport geschieht über Hongkong, Kanton, Swatau und Amoy. Die abschreckenden Mißbräuche, zu welchen derselbe, vor seiner tractatmäßigen Ordnung durch die Vertrags-Bestimmungen zu Peking im Jahre 1860, Veranlassung gab, sind jetzt beseitigt, und diese Angelegenheit durch ein von den Tractatmächten genehmigtes chinesisches Regulativ von 1861 in befriedigender Weise geordnet. Diesem letzteren gemäß ist ein Jeder, welcher chinesische Arbeiter für ein fremdes Land engagiren will, verpflichtet zu diesem Behufe die Erlaubniß der localen Behörden und Consule einzuholen, wodurch derselbe das Recht erhält, den solchermaßen Angeworbenen ein Haus zu öffnen; dort wird genau darauf geachtet, daß dieselben freiwillig sich einstellen, wie auch daß ihre Behandlung im Hause und am Bord des Schiffes in Uebereinstimmung mit den hinsichtlich des Contract-Verhältnisses vorgeschriebenen Regeln stattfindet. Nach erfolgter Ankunft am Bestimmungsplatze obliegt es dem dortigen Consul des Unternehmers die Controlle fortzusetzen und nach Ablauf des Contract-Verhältnisses für die Heimkehr der Coolis Sorge zu tragen, falls jene von letzteren gewünscht werden sollte. Diese Angelegenheit befindet sich mithin in bester Ordnung und dürfte gelegentlich die Aufmerksamkeit unserer Schiffsrheder verdienen. Die Cooli-Ausfuhr ist jedoch gegenwärtig von keiner Bedeutung; zwar kennt man die Anzahl derer nicht, welche jährlich von Makao entsendet werden, da aber erwähnter Platz seine Bedeutung für den Handel immer mehr und mehr verliert, ist es sehr wahrscheinlich, daß man dort in einem besonderen Grade jenem Trafik seine Aufmerksamkeit widmet; indeß betrug die Gesammt-Anzahl der während der Jahre 1861—62 über Hongkong, Kanton, Swatau und Amoy exportirten Coolis etwa nur 7000 Köpfe.

Producte werden zwar dann und wann im Binnenlande durch Fremde aufgekauft, indem dieses Geschäft nicht mit den Schwierigkeiten verknüpft ist, welche dort sich dem Waaren-Verkaufe entgegenstellen; es scheint jedoch, als sei der Gewinn den davon unzertrennlichen Mühseligkeiten und Unkosten nicht entsprechend. In der Regel kauft man von chinesischen Zwischenhändlern und Commissionären.

Die Facturen fremder Häuser wird man in Preisen ausgestellt finden, welche alle Kosten, selbst den Ausfuhrzoll, also „frei an Bord", umfassen, wozu

der Grund darin zu suchen sein dürfte, daß die Einkäufe in der Regel auf dieselbe Weise stattfinden, d. h. man beauftragt die chinesischen Verkäufer sowohl mit der Aus- als der Einclarirung der Waaren.

Der Ausfuhrzoll ist gleich dem Einfuhrzoll durchschnittlich sehr niedrig und wird fast von allen Artikeln berechnet; die Chinesen, mit den europäischen Begriffen vom Freihandel gänzlich unbekannt, haben also nichts destoweniger instinctmäßig die rechte Grundlage für eine als nothwendig erachtete Zoll-Besteuerung getroffen, nämlich: vorbehaltslose und gleichmäßige Besteuerung aller Ein- und Ausfuhr-Artikel mittelst niedriger Taxen.

Es wurde bereits oben erwähnt, daß die Zollstätten der offenen Häfen — vorläufig bis zur Ausgleichung der englisch-französischen Schadenersatz-Summe — sich für Kosten der chinesischen Regierung unter fremder Mit- oder richtiger Ober-Verwaltung befinden; es existiren daher überall Verordnungen in Betreff der Zollamt-Geschäfte, welche mehr oder weniger mit dem für die Zoll-Angelegenheiten Shanghai's geltenden Reglement übereinstimmen, weshalb letzteres hier in Uebersetzung mitgetheilt wird.

V.

Rundschau.

Daß der Handel der Engländer auf China, dessen Hauptzüge im Vorhergehenden besprochen worden sind, den Verkehr aller anderer Nationen in jenen fernen Gegenden in einem bedeutenden Grade überragt und gleichsam beherrscht, dürfte im Allgemeinen zur Genüge bekannt sein, weniger bekannt aber ist vielleicht die Thatsache, daß es schon lange nicht mehr der Thee oder der Theebedarf ist, welcher hauptsächlich den Gang und den Umfang des Handels bedingt; einerseits redet die Ausfuhr von Baumwolle und Seide, andererseits die Einfuhr von Opium und der wirkliche Bedarf europäischer und anderer Artikel gewichtige Worte darein. Dennoch dürfte der Handel kaum über das Stadium der ersten Kindheit hinaus sein, denn noch immer sind die Engländer dort vorzugsweise als Producten-Aufkäufer anzusehen, welche die Einfuhr als ein Mittel behufs Erleichterung ihrer Arbeit betrachten. Bevor nicht die Einfuhr in dieser Beziehung mit der Ausfuhr die Rolle gewechselt haben wird, d. h. bevor sie nicht Zweck anstatt Mittel geworden, kann von jenem normalen Zustande, welcher einzig dem Handel den rechten Aufschwung zu verleihen im Stande ist, noch lange keine Rede sein. Indessen nähert man sich in China nunmehr dieser reiferen Periode mit starken Schritten, und dies ist einer der Gründe, weshalb eine bedeutende Ausdehnung des Handels als nahe bevorstehend betrachtet werden darf.

Von dem jetzigen Stande des Handels kann man mittelst der officiellen Angaben, welche bei Beschreibung der verschiedenen Häfen dem Werthbetrage der Ein- und Ausfuhren zum Grunde gelegt sind, sich keinen genauen Begriff bilden, indem die Bestimmung dieses letzteren hauptsächlich nur zum Zwecke hatte, die Bedeutung der offenen Häfen, im Ganzen genommen, vergleichsweise anzudeuten. Auch ist es einerseits unmöglich genau den sehr bedeutenden Werth auszusondern, welcher allein den Küstenhandel betrifft, wie es andererseits unbekannt ist, wie viel auf dem Wege des Schmuggelns durch nicht offene Häfen über Hongkong und Makao oder direct in chinesischen Schiffen, welche zwischen den nicht offenen Häfen und Siam, Java, Manila und Japan 2c. fahren, ein- und ausgeführt werden mag. Man hat es jedoch an Bemühungen nicht fehlen lassen, um durch Untersuchungen und Wahrscheinlichkeits-Berechnungen zu einem Resultat zu gelangen, und mit Rücksicht hierauf wird der Gesammt-Werth der Ein- und Ausfuhr für das Jahr 1862 auf 400 Mill. Rthlr. angegeben. Für das Jahr 1855, also bevor das Jangtze-Gebiet dem Handel geöffnet war, wurde derselbe auf 250 Millionen geschätzt, und für das Jahr 1836, als sich der ganze Handel noch in Kanton concentrirte, auf 150 Millionen. Bei einem Vergleiche jener Werth-Beträge behufs Beurtheilung der stattgefundenen fortschreitenden Ausdehnung des Handels, ist zu berücksichtigen, daß die Preise sowohl der Waaren als der Producte im Jahre 1836 nicht dieselben waren wie im Jahre 1855, und auch im letzt erwähnten Jahre nicht dieselben wie 1862. Da indessen der wichtige Artikel, Opium, jetzt weit billiger ist als früher, dürfte der Fortschritt, welchen die angeführten Zahlen bezeichnen, jedenfalls nicht überschätzt sein.

Wollte man im Hinblick auf diese Erfahrung und die obige allgemeine Betrachtung die gegenwärtig vorhandenen Fortschritts-Elemente genauer nachweisen, dürften dieselben aus verschiedenen factischen Umständen genügend erhellen, welche da sind:

Das große directe Interesse des britischen Staats bezüglich des Thee-Zolls in England, des Opium-Ertrages in Ost-Indien, wie in Betreff des Einflusses auf Japan, welcher von der Suprematie in China bedingt wird;

Die großen Capitalien, die Energie und Gewandtheit, welche in einem stets sich mehrenden Grade von den englischen Kaufleuten verwendet und entwickelt werden;

Die günstige Veränderung, welche hinsichtlich der Gesinnung der verhältnißmäßig wohlhabenden und aufgeklärten Bewohner im Süden des Landes sich den Fremden gegenüber kund gethan hat, und welche noch lange nicht ihre volle Wirkung hat ausüben können, indem dieselbe erst nach den Begebenheiten des Jahres 1860 eingetreten ist;

Das wohlwollende Zutrauen, mit welchem die Bewohner des Jangtze-Gebiets und der nördlicheren Gegenden, wo der Handel so zu sagen erst im verflossenen Jahre angefangen ist, schon vom ersten Augenblick an, den Fremden entgegen gekommen sind;

Die Thätigkeit, der Handelsgeist und die berechnende Verständigkeit der Chinesen, in Verbindung mit der erstaunlichen Productivität des Landes und der Bevölkerung;

Der, trotz aller Mißregierung und dadurch hervorgerufener Aufstände in verschiedenen Gegenden, noch immer in nationalöconomischer Hinsicht gesunde Zustand des Landes; und endlich:

Die politische Einheit und Unwandelbarkeit, welche, trotz aller wechselnden Dynastien, seit geraumer Zeit China gesichert gewesen sind und es auch ferner bleiben dürften, als die Folge nicht nur des eben erwähnten Verhältnisses, der Liebe und der Ehrfurcht der Bewohner ihren Vorfahren, Eltern, alten Sitten und Lehrsatzungen gegenüber, sondern auch des traditionellen Anrechtes Aller auf die höchsten Aemter des Staats, wodurch in der Aneignung nützlicher Kenntnisse und Fähigkeiten ein heilsamer Wetteifer rege gemacht und genährt wird, und endlich als die des obwaltenden Mangels an Kastenwesen und hervortretendem Racenunterschiede.

Es dürfte mithin wol der Mühe werth sein, daß wir noch bei Zeiten einige unserer Handels-Interessen an dieses volkreiche und ergiebige Land zu knüpfen suchen; daß eine Annäherung an und für sich keine besonderen Schwierigkeiten darbietet, ist eine Thatsache, welche durch das Erblühen unserer Schifffahrt in den chinesischen Gewässern, und durch die Leichtigkeit und Schnelligkeit, mit welcher unser Tractat zu Stande gebracht und ratificirt wurde, zur Genüge erwiesen ist. Directe Geschäfts-Versuche mit chinesischen Ein- und Ausfuhr-Artikeln von Seiten unserer Kaufleute nach einem ausgedehnteren Maßstabe als dem bisherigen sehr beschränkten — kaum daß ein kleineres Schiff jährlich dadurch beschäftigt wurde — werden, wie aus dem Vorhergehenden hervorgeleuchtet haben wird, durch die Umstände nicht begünstigt, und dürften daher im Ganzen genommen kaum anzurathen sein, es sei denn, daß dieselben von der Errichtung eigener Filialen begleitet würden, denn Commissionshäuser im strengen Sinne des Wortes giebt es unter den fremden Kaufleuten nicht; diese speculiren Alle mehr oder weniger für eigene Rechnung, und dürften daher etwaigen Committenten kein besonderes Interesse widmen. Aber die Bekanntmachung junger Leute an Ort und Stelle mit den chinesischen Verhältnissen muß der Errichtung von Filialen vorausgehen, in welcher Beziehung die Umstände außerordentlich günstig sind; die Wenigen, welche bisher als Mitarbeiter nach dortigen Handlungs-Comptoiren gingen, haben in ihrem Fach denselben guten Ruf sich erworben, wie unsere Seeleute in dem ihrigen, ja haben sich

zum Theil bereits selbständige Stellungen errungen. Für fleißige und tüchtige junge Leute sind in China, namentlich in den englischen Häusern, an die man sich zu diesem Zwecke vorzugsweise wenden muß, und woselbst die beste Schule sein dürfte, noch manche gute Plätze zu haben; einige Waaren-Kenntnisse, namentlich in Betreff der verschiedenen Theesorten, Seide, Baumwolle, Manufacturwaaren ꝛc. in Verbindung mit Gewandtheit in der englischen Sprache und den gewöhnlichen Comptoir-Arbeiten werden hoch geschätzt.

Indessen spielen persönliche und zufällige Umstände auch in dieser Richtung eine zu gewichtige Rolle, als daß sich ein Mehreres, als bereits geschehen, davon sagen ließe, und wird hier aus diesem Grunde nur schließlich noch eine Erörterung stattfinden des sicheren, wenn auch indirecten Mittels zur Benutzung chinesischer Conjuncturen, welches uns künftig in unseren frachtsuchenden Schiffen übrig bleibt.

Bekanntermaßen waren es bisher vorzugsweise die schleswigschen Schiffsrhedereien (in Apenrade und Flensburg), welche mehr als andere im Norden sich an der chinesischen Frachtfahrt betheiligten, und werden auch diese aller Wahrscheinlichkeit nach den größern Nutzen davon geerntet haben. Die Größe ihrer Schiffe, wie die Erfahrung sie als die zweckmäßigste anerkannt hat, und wie dieselbe in dem betreffenden Verzeichniß angegeben wird, ist mithin ein Punkt, welcher der Beachtung bedarf; um aber unter den jetzt in China obwaltenden Verhältnissen, wo die Dampfschiffe sich des Küstentransports des Opiums und der eingeführten Stückgüter bemächtigt haben, einige Data zur Hand haben zu können, zum Behufe der Beurtheilung derjenigen Classe von Schiffen, welche gegenwärtig die gewöhnlichste ist, theilen wir untenstehend eine Uebersicht aller derjenigen fremden Schiffe mit, welche im Monat August 1863 in einigen der wichtigeren chinesischen Häfen, Hongkong, Kanton, Amoy, Fuchau und Shanghai angetroffen wurden; es wird daraus erhellen, in welchem Verhältnisse die verschiedenen fremden Flaggen dort sich zeigen, indem angenommen werden darf, daß die Mitaufnahme der gleichzeitig in anderen Häfen oder auf der See sich befindlichen Schiffe, die im Uebrigen nicht erreichbar war, in keinem wesentlichen Grade das Resultat wird ändern können. Bei den siamesischen Schiffen — in der Regel ältere an die Siamesen verkaufte europäische Fahrzeuge, welche von diesen für eigene Rechnung in dem Reistransport und in den Ausfuhren Chinas nach den Straßenländern verwendet werden — findet die Auffälligkeit Statt, daß dieselben zum größeren Theil von dänischen Schiffern geführt werden; die Flagge ist roth mit einem weißen Elefanten und wird daher in einiger Entfernung leicht mit der Hamburgischen verwechselt.

Von Segelschiffen lagen in der letzteren Hälfte des Monats August 1864 bei Hongkong, Kanton (Wampua) Amoy, Fuchau und Shanghai vor Anker:

	1 à 200 Tons.	2 à 300 Tons.	3 à 400 Tons.	4 à 500 Tons.	5 à 600 Tons.	6 à 700 Tons.	7 à 800 Tons.	8 à 900 Tons.	900 à 1000 Tons.	1000 à 1700 Tons.	Gesammt-Anzahl.	Gesammt-Register-Tons.
Britische	21	18	23	32	23	12	15	11	6	23	184	94,085
Amerikanische	3	2	3	2	4	2	2	2	1	5	26	16,761
Hamburgische	8	12	6	3	—	1	—	—	1	—	31	9,175
Siamesische	—	2	9	3	1	1	1	1	—	—	18	7,643
Dänische	8	12	3	2	1	—	—	—	1*	—	27	7,602
Bremersche, Hannoversche, Oldenburgische, Mecklenburgische und Oesterreichische	4	10	5	2	—	—	—	—	—	—	21	5,531
Französische	1	1	5	4	2	—	—	—	—	—	13	5,216
Holländische	2	3	1	2	4	—	—	—	—	—	12	4,463
Schwedisch-Norwegische	—	2	4	3	—	—	—	—	—	—	9	3,086
Preußische	3	5	—	1	—	—	—	—	—	—	9	2,099
Russische	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	2	1,276
Spanische	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	4	1,119
Belgische	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2	945
Summa	50	71	60	54	36	16	20	14	9	28	358	159,001

*) Einer der später erwähnten Amerikaner.

Die vier erstgenannten Größen, zwischen 1 und 200, 200 und 300, 300 und 400, 400 und 500 engl. Register-Tons trächtig, werden mehr oder weniger für die Fahrt in der Süd-See, für die Küsten- und die Reisfahrt verwendet, jedoch daß die kleineren Schiffe für die erstgenannte Fahrt, die größeren für die beiden letztgenannten Fahrten die geeignetsten sind; unter letzteren sind Schiffe von etwa 200 à 400 Tons am zahlreichsten vertreten, woraus hervorgeht, daß die Küstenfahrt und der Reistransport die sicherste Beschäftigung gewähren; Schiffe von etwa 300 Tons sind die bevorzugtesten. Ersteren Punkt bestätigen die Kaufleute, und der letztere befindet sich in völliger Uebereinstimmung mit den im Sommer 1864 von dänischen Schiffern gemachten Aeußerungen, welche dahin gingen, für die Fahrt nach China hauptsächlich Schiffe in einer Größe von etwa 140 à 160 dän. Lasten als die passendsten zu empfehlen. Vormals waren Schiffe von nur halb so großer Trächtigkeit die dienlichsten; nachdem aber die Retourladungen vom Süden nach dem Norden Chinas wegen der schon erwähnten Uebernahme von Opium- und Stückgutladungen durch die Dampfschiffe seltener geworden sind, und nunmehr jedenfalls nur in, im Verhältniß zum Werthe, voluminösen Waaren, wie z. B. Rohzucker und Reis bestehen, hat sich die Sache geändert; für die meisten Monate des Jahres ist die gewöhnliche Regel die, daß die Schiffe in Ballast nach den nördlichen Ausfuhr-Häfen versegeln müssen, und die Nothwendigkeit, von dort um so viel Mehr auf ein Mal in Empfang nehmen zu können, ist dadurch schon gegeben.

Außer denjenigen Rücksichten aber auf die Größe oder Trächtigkeit der Schiffe, welche von den Conjuncturen und der Wahrscheinlichkeit einer schnell zu erzielenden vollen Ladung bedingt werden, sind noch zwei andere wesentliche Rücksichten nicht außer Acht zu lassen, nämlich in Betreff der Schnelligkeit und des Tiefganges der Schiffe. In letzterer Beziehung ist es die Barre außerhalb der Mündung des Peiho-Flusses, welche das geringste Maß erheischt, denn die dieselbe passirenden Schiffe dürfen mit voller Ladung nicht über 10 Fuß dänisch tiefgehend sein. Nun kann sich freilich Tientsin, wie aus dem Obigen hervorgeht, als Ausfuhr-Hafen weder mit Niuchuang, noch mit Chifu, den beiden anderen nördlichen Häfen, messen, aber der Vortheil, daß ersterer Platz, und nicht die Rhede von Taku allein, als eventueller Lade- oder Löschplatz in der Chartepartie mit aufgeführt werden kann, ist keineswegs gering, und wird noch dadurch um ein Bedeutendes erhöht, daß ein Theil des Segelschiff-Trafiks zwischen China und Japan — an welchem sich hoffentlich in nicht gar ferner Zeit auch unsere Schiffe werden betheiligen können — speciell über Tientsin geht. Es werden daher diejenigen schnellsegelnden Schiffe von 150 Lasten Trächtigkeit, welche nicht über 10 Fuß tiefgehend sind, die zweckdienlichsten sein. Unsere Schiffbauer werden zweifelsohne diese Aufgabe zu lösen

wissen, es darf jedoch nicht übersehen werden, daß für diesen Zweck vorzugsweise unten breit-, in der Mitte flach-, vorne und hinten sehr scharfgebaute Schiffe mit entweder dreimastiger Schooner- oder gewöhnlicher Bark-Betakelung zu empfehlen sind.

Es ist in China allgemeiner Gebrauch, daß die Befrachter nicht nur durch ihre eigenen Leute die ganze Ladung von oben bis unten einladen und stauen lassen, — jedoch selbstverständlicher Weise unter gebührender Beaufsichtigung des Schiffsführers — sondern auch einen Supercargo und eigene Leute nach dem Löschplatze entsenden, um daselbst die Löschung und Ablieferung der Ladung zu beschaffen. Die für diese Leute nöthigen Verschläge — ein kleinerer für den Supercargo und ein größerer für seine Mannschaft — sind gleich allen anderen für den Bedarf des Schiffsführers und der Schiffsbesatzung erforderlichen Räumlichkeiten auf dem Verdeck anzubringen, damit der untere Raum des Schiffes in seiner vollen Ausdehnung dem Befrachter zur Verfügung stehe, eine Sache, auf welche dieser letztere einen ganz besonderen Werth legt, und die in der Regel auch der Rhederei am besten zu conveniren pflegt. Der Befrachter ist in den meisten Fällen ein Chinese, der Supercargo und seine Leute aber gehören ausschließlich der chinesischen Nationalität an. Die Gunst, deren ein Schiff und der Führer desselben von Seiten des chinesischen Befrachters sich zu erfreuen haben, wird in hohem Grade von der Behandlungsweise, welche auf dem Lande ihm selber und am Bord des Schiffes seinen Leuten zu Theil wird, bedingt; da nun unsere dänischen Schiffsführer und Seeleute im Ganzen genommen höfliche und bescheidene Leute sind, so dürfte hierin einer der Gründe zu suchen sein, weshalb unsere Flagge in China zu den beliebteren zählt.

Dieser eingewurzelte gute Ruf, in Verbindung mit den vertragsmäßigen Gerechtsamen und der Leichtigkeit, mit welcher in unserer Heimath gute Schiffe und eine tüchtige Bemannung herbeigeschafft werden können, ist unstreitig unseren Rhedern ein außerordentlich günstiger Umstand; die bezüglich der Größe der Schiffe stattgefundene Veränderung ist es jedoch nicht weniger, denn ein Schiff von ca. 150 Lasten wird im Verhältniß stets bedeutend billiger segeln können, als eines von 75 Lasten. Mit 10 Leuten, außer dem Führer, ist in den chinesischen Gewässern ein Schiff von ca. 150 Lasten sehr gut bemannt, weil etwa nöthige Extrahilfe in den Häfen oder anderswo unter den Eingebornen, sowohl monats- als tagweise, und ohne große Kosten leicht zu haben ist. Laut Bericht eines sehr geachteten schleswigschen Rheders werden sich die monatlichen Unkosten eines derartigen Schiffes, seinen eigenen während des verstrichenen Sommers gemachten Erfahrungen gemäß, etwa in folgender Weise gestalten:

An Proviant:

Frisches Fleisch und Gemüsesachen	Rthlr.	130.
50 Pfund Mehl.	„	3.
Transport . . .	Rthlr.	133.

	Transport. . . .	Rthlr.	133.
100	Pfund Brot	"	4.
100	" gesalzenes Fleisch.	"	20.
80	" " Speck.	"	20.
40	" Butter.	"	20.
60	" Reis	"	5.
27	" Kaffe u. Thee.	"	15.
50	" Zucker u. Syrup	"	10.
		Rthlr.	227.

An Löhnungen:

1 Führer	Rthlr. 40.		
2 Steuerleute.	" 56.		
1 Zimmermann.	" 24.		
1 Koch, 2 Matrosen à 16 ℛ .	" 48.		
2 Leichtmatrosen à 14 ℛ. . . .	" 28.		
2 Schiffsjungen à 6 ℛ.	" 12.		
		—	208.
Diverse Extra-Unkosten, für soweit solche nicht von dem Befrachter zu tragen sind. . . .		—	350.
		Rthlr.	785.
		£	90.

Zur selben Zeit würde trotz der ziemlich ungünstigen Conjuncturen die Monatsfracht für 1 Schiff von 150 Lasten groß, betragen haben . . . . £ 250.

davon ab:

Kaplaken 5 %.	£ 12. 10.		
Casco-Assecuranz 3/4 % 2c. v. 4300	£ 32.		
Agenten-Provision 7 % (von Fracht und Remissen).	£ 17. 10.		
		£ 62.	
			£ 188.

Giebt mithin einen monatlichen Ueberschuß von . . . . £ 98 behufs Deckung der Capitalzinsen, für Abnutzung des Schiffes und als Gewinn der Rhederei, ein Erfolg, welcher recht annehmbar erscheint, wenn in Betracht gezogen wird, daß günstige Conjuncturen in China keineswegs seltener sind, als die im letzt verflossenen Jahre dort vorherrschenden schlechteren.

Ein anderer schleswigscher Schiffsführer, damals mit einer Brigg ca. 120 Lasten trächtig dort liegend, hatte vorher während eines Zeitraumes von

etwa 3 Jahren eine Bark ca. 140 Lasten trächtig ebendaselbst geführt und während dieser Zeit eine Einnahme von £ 8,500 gegen eine Ausgabe, exclusive Casco-Assecuranzen, von im Ganzen £ 3,500 erzielt; als diese Bark im Jahre 1863 verloren ging, war dieselbe gerade 37 Monate von der Heimath fortgewesen, und deren Führer hatte seinem Rheder £ 5,000 übermacht.

Es ist selbstverständlich, daß der Ertrag dieser Fahrt in hohem Grade von der verständigen Leitung des Schiffsführers bedingt wird; in den meisten Fällen aber, wo der Rheder es mit einem im Uebrigen rechtlichen und erfahrenen Schiffsführer, so wie diese Leute hier im Lande häufig angetroffen werden, zu thun hat, wird auch das Verhalten dieses letzteren auf dem Lande und unter den Fremden in gleichem Maße von dem ihm durch den Rheder geschenkten Vertrauen und Spielraum abhängen. Denn eben so sehr durch Vertrauen als durch die Erfahrung und Rechtlichkeit wird die Sorgfalt hervorgerufen. Da es den Anschein hat, als seien unsere Schiffsführer in Betreff ihrer Dispositionsfreiheit mehr beschränkt, als die irgend einer anderen Nation, so dürfte dieser Wink, wenigstens was China betrifft, nicht überflüssig sein. Auch eine Verfügung, mittelst welcher der Schiffsführer in den Stand gesetzt würde, in Ermangelung einer lohnenden Fracht-Beschäftigung eine Ladung Reis einzunehmen, darf, wie oben bereits erwähnt, nicht ausser Acht gelassen werden.

Es giebt noch einen Punkt mehr, welcher der Aufmerksamkeit derjenigen Rheder, die nach China Schiffe entsenden, angelegentlichst zu empfehlen ist. Nicht nur dem Interesse des Schiffes, sondern auch dem der Rheder ist es entsprechend, das heitere Gemüth der Schiffsmannschaft in jenem anstrengenden Clima aufrecht zu halten. Während einer vieljährigen Küstenfahrt, unter dem Einfluß unserer See-Gesetze, welche entweder den Schiffsführer verpflichten seine ausgebrachte Mannschaft, wenn irgend möglich, wieder nach Hause zu bringen, oder doch nur im günstigsten Falle ausnahmsweise eine Abmusterung zuzulassen, ereignet es sich nicht selten, daß die Leute ermüden und unzufrieden werden; in solchem Falle belästigen sie die betreffenden Consule mit ungegründeten Klagen und schaffen dadurch dem Schiffsführer unnöthige und unverdiente Scherereien, welche ihrerseits wieder dem Schiffe Zeitverlust und anderen Nachtheil bringen. Um diesem Uebelstande möglichst abzuhelfen dürfte zweifelsohne das geeignetste Mittel sein, den Führer des Schiffes zu ermächtigen, spätestens nach zweijähriger treuen Dienstzeit außerhalb des heimathlichen Landes, die Löhnungen auf solchen Betrag zu erhöhen, wie dieselben von dem Consul des nächsten Hafenplatzes als der Zeit auf den Schiffen anderer Nationen gangbar erachtet werden möchten.

Wenngleich von mehreren Seiten versichert wird, daß sehr viele der in den chinesischen Häfen beschäftigten englischen Schiffe weit davon entfernt sind, derjenigen Classe von Schiffen anzugehören, welcher von den See-Assecu-

ranz-Compagnien der Charakter A. I. beigelegt wird, so darf daraus doch keineswegs gefolgert werden, daß auch wir etwa Schiffe einer anderen Classe würden verwenden können. Schon vom ersten Augenblick an, als die chinesischen Kaufleute die Vortheile des See-Assecuranzwesens zu würdigen gelernt hatten, war es vorzugsweise der Umstand, daß dieselben Alles, was mit fremden Schiffen verschickt wurde, gegen Gefahr versichern konnten, während Niemand sich mit einer Assecuranz-Zeichnung auf Waaren in chinesischen Schiffen befassen wollte, welcher sie veranlaßte, behufs Versendung von Waaren sich der ersteren zu bedienen. Es ist sehr natürlich und auch ein hauptsächlicher Grund, weshalb die englischen Schiffe in so großer Anzahl an der chinesischen Küste vorhanden sind, daß die vielen dortigen englischen Handlungshäuser ihre nationale Handelsflagge nach Kräften schützen, und da dieselben bei den Assecuranz-Gesellschaften von überwiegendem Einflusse sind, würde der Umstand, daß ein Schiff irgend einer anderen Nation kein Certificat als Erste-Classe besäße, eine Erhöhung der Prämie und diese wieder die Nicht-Befrachtung durch Chinesen zu Folge haben.

Man findet jetzt in China überall Gelegenheit, sogar sehr umfangreiche Schiffs-Reparaturen vornehmen zu lassen. Die billigsten und besten Dry-Docks für Kauffahrtei-Schiffe sind die an den Ufern des Perlflusses bei Wampoa unweit Kanton, deren gegenwärtige Anzahl — es sind ihrer 10 — bald vergrößert werden dürfte, indem dort mehrere Dock-Compagnien thätig sind und auch der bisherige Erfolg ein sehr beträchtlicher gewesen ist. Ferner giebt es eine Dry-Dock auf der Insel Hongkong, eine auf der Insel Amoy, und eine an dem Flusse Wampu bei Shanghai. In letzterer, der theuersten, bezahlt man für 14 Tage 1 Tael per Register-Ton, wenn das betreffende Schiff über 150 Tons trächtig ist, und 1¾ Tael für kleinere Schiffe; ein chinesischer Schiffszimmermann ist für 1 Dollar per Tag zu haben.

Es werden in China zwar nicht nur Dampfschiffe ausgebessert, sondern auch gebaut, doch müssen die größten und wichtigsten Theile der Maschinerie mit bedeutenden Kosten aus England oder Amerika herbeigeschafft werden. Es wurde bereits oben darauf hingewiesen, daß der auf dem Jangtze-Flusse stattfindende lebhafte Dampfschiffs-Verkehr gegenwärtig eher Verlust als Vortheil bringe, weil das gegenseitige Wetteifern der englischen und amerikanischen Dampfschiffe eine Herabsetzung der Frachttaxen unter das für das Rentiren derartiger Schiffe nöthige Minimum bewirkt hat. Aehnliches ist nicht gar weit davon entfernt, auch in Betreff der Küsten-Schifffahrt sich geltend zu machen, trotzdem, daß letztere einen lebhaften chinesischen Passagier-Verkehr hervorgerufen hat, welcher in früheren Zeiten zwischen den Küsten nicht stattfand. Die Bedeutung der Dampfschiffe hat mithin in China bereits ihren Höhepunkt erreicht, und zwar ohne daß solches in anderer Weise auf die Fahrt der Segelschiffe influirt hätte, als daß diese letzteren jetzt größer sein müssen, als vormals

nöthig war. Die Dampfschiffe sind — und werden es zweifelsohne auch fortwährend bleiben — von den kostspieligen aber unumgänglich nothwendigen Kohlenversorgungen aus England, und von den zum Theil nur in weiter Ferne zu erzielenden Maschinen-Reparaturen abhängig, während die Unentbehrlichkeit der Segelschiffe durch tägliche Facta genügend dargethan wird: Vermehrung und Vergrößerung der Schiffe; guter und lohnender Erfolg; der Umsatz in stetem Steigen begriffen; sogar chinesische Segelschiffe sind in der Küstenfahrt beschäftigt.

Da die Bodmerei-Prämie in Havarie-Fällen für nicht-englische Schiffe sehr hoch ist, manchmal bis etwa 25 pCt., dürfte es sehr anzurathen sein, unsere Schiffsführer für eventuelle Havarie-Unkosten in London zu accreditiren, wenn solche ohne großes Opfer nicht auf andere Weise gedeckt werden können. Hat der Rheder in China keinen festen Commissionär, — und nur selten wird das Gegentheil der Fall sein — wird es zweckmäßig sein, unsere Consule in Hongkong und Shanghai von einer solchermaßen geschehenen Accreditirung in Kenntniß zu setzen, damit diese im Stande sein mögen auf eine etwaige Anfrage von Seiten des zeitweiligen Commissionärs genügende Auskunft zu ertheilen. Casco-Versicherungen müssen nämlich in der Heimath gezeichnet werden, indem die fremden Gesellschaften in China, namentlich die solideren unter denselben, wegen mangelnder Kenntnisse bezüglich dieser Branche der See-Assecuranz-Geschäfte, oder weil sie mit dem inneren Zustand der Schiffe oder der Rechtschaffenheit der Schiffsführer kein Einsehen haben können, sich überhaupt mit derartigen Versicherungen nicht befassen. Um so viel größer ist aber auch eben deswegen der Wetteifer im Ladungs-Assecuranzwesen; die Prämien für Reisen von den Reishäfen, die Küste entlang, oder nach den Südsee-Inseln, übersteigen höchst selten 1 à 2 pCt. je nach der Zeit und anderen Verhältnissen; etwaige Reisen mit dem Monsunwinde — derselbe weht während der Sommermonate aus dem südlichen, während der Wintermonate aus dem nördlichen Weltstrich — sind billiger als Reisen gegen denselben, und Reisen während der Zeit der Stürme, vom Juli bis October, sind selbstverständlich die theuersten. In der Regulirung etwaiger Ersatz-Ansprüche zeigen sich die Assecuranz-Vereine sehr prompt und liberal.

Die beste Ankunftzeit in China für solche Schiffe, deren Ladungen in Kohlen oder Reis bestehen, und die dazu bestimmt sind, sich an der Küstenfahrt zu betheiligen, wird die letztere Hälfte vom Februar sein; die nördlichen Häfen öffnen sich dem Verkehr im März, und man wird alsdann von dort sehr bald Gelegenheit finden zu einem schnellen und guten Anfange, was sowohl in China als anderswo eine wichtige Sache ist. An Speisevorräthen darf weiter nichts mitgebracht werden,, als was sich mit einiger Wahrscheinlichkeit gut conserviren läßt; gute und frische Lebensmittel sind in allen offenen Häfen

Chinas zu ziemlich billigen Preisen immer zu haben, und was sonstige Bedürfnisse anbelangt, so dürfte es zweckmäßiger sein, dieselben von den Amerikanern zu kaufen, welche in der Regel stets Vorräthe davon besitzen, als sich der Unannehmlichkeit auszusetzen, etwa verdorbene Waaren über Bord werfen zu müssen. Dagegen dürfen, in Betreff der Ausrüstung des Schiffes, an Tauwerk und Segeltuchen keine Ersparnisse stattfinden; etwa das Doppelte der sonst für längere Reisen als nöthig erachteten Quantität dürfte jedenfalls nicht zu viel sein; was vorläufig überflüssig sein sollte, würde, um in der Küstenfahrt nicht hinderlich zu sein, bei Ankunft in Hongkong daselbst niedergelegt werden können, von wo dasselbe dann nöthigenfalls mittelst der Dampfschiffe schnell herbei zu schaffen wäre; das Schiff kommt jedoch in der Regel auch selbst mindestens ein Mal im Jahre nach Hongkong zurück, und sollte dasselbe China wieder verlassen, ohne den dort deponirten Vorrath verbraucht zu haben, wird dieser in Hongkong stets zum Einkaufs-Preis oder vielleicht noch darüber zu verwerthen sein.

Wenn nun, unter Bezugnahme an die vorhergehenden Bemerkungen in Betreff der Segel-Schifffahrt in den chinesischen Gewässern die für uns lehrreichsten Eigenthümlichkeiten derselben herausgezogen werden, gelangen wir zu nachstehenden Schlußfolgerungen:

Daß diese Fahrt nach wie vor in vollstem Maße unsere Beachtung verdient, daß dieselbe jetzt aber eine größere Capital-Auslage erfordert als früher, und daß gute Verbindungen in China und London durchaus nöthig sind.

Ist dem aber thatsächlich so, und sind unsere heimathlichen Verhältnisse der Art, daß es dem Einzelnen in der Regel nicht möglich sein wird, den jetzigen Anforderungen zu genügen, was ist dann wohl natürlicher, als daß die Gedanken unwillkürlich auf die Bildung einer Actien-Rhederei-Gesellschaft behufs Ausrüstung von Schiffen für die Chinafahrt geleitet werden, als das rechte Mittel, um den wenigstens vorläufig in unserer chinesischen Handelsflotte stattgefundenen Abgang schnell möglichst zu ersetzen?

Wenn eine derartige Gesellschaft vorläufig nur in den Besitz von etwa 6 oder 8 Schiffen gelangte, würde dieselbe die sehr bedeutenden jährlichen Ausgaben für Casco-Assecuranz-Prämien ersparen können. In Hamburg existirt eine Rhederei, welche allein über 20 Schiffe in der chinesischen Küstenfahrt zählt.

Anhang

enthaltend

die in den vorhergehenden Mittheilungen erwähnten Verzeichnisse, Reglements und Documente,

nämlich:

NB. Rücksichtlich der Seite 72—75 verzeichneten Schiffsliste ist zu bemerken, daß laut der von den königlichen Consulen in China im Jahre 1863 an das Ministerium des Aeußern eingesandten officiellen Schiffslisten die dänische Frachtfahrt in China s. J. sich stellte, wie folgt:

Schiffe mit Ladung.

Eingehend.	Ausgehend.
279 Stück, 38,708 1/2 Lasten trächtig.	234 Stück, 30,329 3/4 Lasten trächtig.

Schiffe ohne Ladung.

Eingehend.	Ausgehend.
48 Stück, 5,250 1/2 Lasten trächtig.	79 Stück, 11,963 1/4 Lasten trächtig.

Verzeichniß

der im Jahre 1864, von Anfang April bis Ende August, in den chinesischen Gewässern unter dänischer Flagge angetroffenen Schiffe.[1])

Heimathsort.	Name und Stakelung.	Rhederei.	Führer.	Commerz-Lasten aus dem Königreich.	Commerz-Lasten aus Schleswig.	Commerz-Lasten aus Holstein.
Apenrade	Ingeborg, Bark	G. Raben	P. Jacobsen	—	172½	—
	Maria, "	"	J. N. Ingermann	—	152	—
	Hieronimus*, Brigg	"	J. Ulderup	—	116	—
	Mathilde*, "	"	J. A. Gosau	—	126½	—
	Frederik, "	"	P. Frees	—	115½	—
	Comet*, "	J. Bruhns Söhne	A. J. Schaefer	—	73	—
	Oscar*, Bark	"	C. T. Thomsen	—	136	—
	Jörgen Bruhn*, Fregatte ..	"	C. Krabb	—	340	—
	Farvel, Bark	F. Fischer	F. Fischer	—	121½	—
	Otto, Brigg............	J. Ahlmann u. A.	J. Ahlmann	—	118	—
	Cadovius, 3mast. Schooner	J. Poulsen "	J. Poulsen	—	125½	—
	Boy Bendixen, Bark......	J. Mathiesen "	J. Mathiesen	—	169½	—
	Therese, "	C. F. Kersting "	C. F. Kersting	—	154½	—
	Catharine, "	J. Kjaer	J. Overbeck	—	80½	—
	Mephisto, Brigg	T. A. Andersen	Bang	—	71	—
Aalborg	J. C. Simoni, Brigg	F. Simony	L. Kofoed	77½	—	—
Aarhuus	Poul (vide Anm. 3), Brigg.	C. C. Langballe	N. Jessen	96½	—	—
Altona.	Otto*, Bark...........	J. C. D. Dreyer	N. C. Gronnebech	—	—	119
	Gloriosa*, Brigg	"	J. N. Jepsen	—	—	141

	Catharina*, Brigg	„	P. Petersen	—	—	122½
	Congo*, Bark	„	C. Christiansen	—	—	161½
	Fortunata*, „	„	M. H. Mathiesen	—	—	131
	Conrad*, Brigg	C. Brodersen	H. M. Clausen	—	—	92
	Narciß*, „	„	G. A. Helfritz	—	—	84
	Freia*, Schooner	„	J. J. Popp	—	—	72½
	Peiho*, Bark	„	J. A. Ohlsen	—	—	123½
	Altona*, Schooner	„	J. H. Jessen	—	—	61½
	Johanne Marie*, Bark	„	N. Petersen	—	—	161
	Lizzie*, Bark	„	H. C. Reimer	—	—	170½
	Johann Christoph, Brigg ..	C. H. Donner	B. Wehrmann	—	—	136
	Conrad Hinrich „ ..	„	A. Bielendorff	—	—	142½
	Richard, Bark	„	C. Iversen	—	—	121½
	Emilie, „	G. N. Knauer	C. Hansen	—	—	138
	Georg Andreas, Brigg ...	„	H. Ahrenholdt	—	—	75
	Formosa*, 3mast. Schooner	J. Peters	C. H. Ruß	—	—	140
	Theodor & Julie*, Brigg ..	J. P. Gayen	C. Lorentzen	—	—	87
	Blohm, „ ..	C. F. Kinck	H. P. Jespersen	—	—	153½
	Therese Augusta „ ..	J. Peters	T. Benedictsen	—	—	81½
	Altona, Bark	Degetau m. M.	A. Thayssen	—	—	190
Blankenese	Caroline*, Brigg	B. Appen „	H. v. Appen	—	—	79½
Cappeln	Elise Mary, Schooner	A. Hansen „	J. F. Wulff	—	71½	—
Eckernförde	Lotus*, 3mast. „	H. A. Lorentzen	F. Hemmingsen	—	108½	—
Faaborg	Dannevirke, Brigg	Lagoni m. M.	N. Mogensen	93½	—	—
Femarn	Zwei Gebrüder, Schooner ..	N. Meislahn	N. Saß	—	85½	—
			Transport ..	267½	2,337½	2,784½

[1]) Carl von Ribe, Tordenskjold von Faaborg, und Johanne von Kopenhagen, zusammen ca. 200 Lasten, nebst verschiedenen anderen Schiffen aus den Herzogthümern, werden wahrscheinlich auch zugegen gewesen sein, jedoch wurden dieselben während des oben erwähnten Zeitraumes nicht angetroffen.

Heimathsort.	Name und Betakelung.	Rhederei.	Führer.	Commerz-Lasten aus dem Königreich.	aus Schleswig.	aus Holstein.
			Transport...	267½	2,337½	2,784½
Flensburg	Alma, Brigg	J. Hansen jun.	K. Petersen	—	88½	—
	Juno, "	"	H. Molsen	—	98	—
	Isis, "	"	H. P. Jepsen	—	103	—
	Hindu*, Schooner........	"	Hellesen	—	70	—
	India*, "	"	H. Richelsen	—	71½	—
	Roska*, Bark	C. W. Kracke	C. Bertelsen	—	123	—
	Anna*, Schooner	"	H. Lassen	—	71	—
	Thorwaldsen, Brigg	"	J. Christensen	—	69½	—
	Carl Wilhelm*, Bark	"	J. Matsen	—	124	—
	Ingeborg, Schooner	F. Plätner	P. Petersen	—	103½	—
	Christine*, "	"	H. Jensen	—	88¾	—
	Hammonia, "	P. A. Petersen	U. Jörgensen	—	81½	—
	Catharina Jürgensen*, Bark.	D. Jürgensen	J. Petersen	—	125	—
	Hercules, Brigg	A. L. Andersen	P. Detlessen	—	111½	—
	Adeline, Schooner	H. Jürgensen	M. Ulrichsen	—	67½	—
Helsingör	Odin, Fregatte (vide Anm. 1)	A. C. Bornholm	A. C. Bornholm	314½	—	—
Kiel	Adelaide*, Brigg.........	H. D. Lange	E. C. Kock	—	—	114½
Kopenhagen	Emily, Bark...........	A. Hansen & Co.	G. Ahrentzen	202	—	—
	Susanna, Brigg	J. L. David	C. L. Hansen	108	—	—
Middelfart	Alexandra*, 3 mast. Schooner	K. Thiedemann	Tscherning	100	—	—
	Acmel*, Brigg	Hansen m. M.	P. Prehn	108	—	—
Neuendorff	Catharine Cecilie, Brigg ...	C. Meyn	C. Meyn	—	—	104½

Nyborg	Anna Marie, Brigg	W. Kruuse	J. Jörgensen	112	—	—
Nykjöbing a. S.	Louise*, Bark	M. Hansen m. M.	M. Hansen	113½	—	—
Sonderburg	Ida*, 3 mast. Schooner	C. Karberg	J. Jessen	—	71½	—
	Chin=Chin*, Schooner	"	P. Schmidt	—	66	—
	Nicoline*, Bark	"	J. Ahlmann	—	159½	—
	Activ*, Schooner	"	J. J. Livoni	—	78½	—
	Canton, Bark	"	L. Asmussen	—	154½	—
	Falk, Schooner	"	J. Christiansen	—	66	—
	Triton, Fregatte	"	G. Nielsen	—	252½	—
	Java*, Bark	"	C. Hohlum	—	154½	—
	Frederik VII., Fregatte	P. Karberg	J. Hoyer	—	179½	—
	Waldemar, Bark	"	F. Höiby	—	122	—
	China*, 3 mast. Schooner ..	"	B. Olsen	—	91	—
Svendborg	Elias, Schooner	P. N. Schiött	J. Schiött	65	—	—
	Dannebrog*, Brigg	A. C. Thuröe	H. Hansen	115	—	—
			Im Ganzen...	1,506 vide Anm. 3.	5,119¼	3,003½

Anmerkungen: [1]) Die unter Helsingör aufgeführte Fregatte „Odin", 314½ Lasten, und ein anderes ähnliches Schiff „Ina", 463½ Lasten, welche unter dänischer Flagge angetroffen wurden, deren Heimathsort aber nicht bekannt war, und deren Namen deshalb in das Verzeichniß nicht mit aufgenommen worden, sind Amerikaner, welche wegen des Bürgerkriegs in den Vereinigten Staaten von dänischen Bürgern käuflich erstanden waren.

[2]) Die mit * bezeichneten Schiffe sind nach dem Jahre 1862 neu gebaut oder neu verzimmert. Die unter Middelfart aufgeführte „Alexandra" ist die vormalige „Grevinde Danner".

[3]) Die unter Aarhuus verzeichnete Brigg „Poul", 96½ Lasten, ist später verloren gegangen; um die Lasten=Anzahl der im verwichenen Herbst thätigen dänischen Schiffe zu ermitteln, ist die Trächtigkeit des „Poul" und des „Odin", mithin: 1,506 ÷ (96½ + 314½) = 1,095, in Abzug zu bringen, wozu noch kommen obige ca. 200 Lasten, macht im Ganzen ca. 1,300 Lasten.

Das Lootsen-Reglement Shanghai's.*)

1) Jeder Lootse ist der Direction für treue und vollständige Erfüllung seiner Pflicht verantwortlich; in Unterlassungs-Fällen kann derselbe den Umständen nach, entweder mit Geldstrafen belegt oder verabschiedet werden.

2) Jeder Lootse hat sich bei seiner Rückkunft nach Shanghai auf dem Bureau der Direction zu melden, woselbst Namen und Wohnorte sämmtlicher Lootsen registrirt werden, und wo eine etwaige Wohnungsveränderung sofort anzuzeigen ist.

3) Der Dienst obliegt den resp. Lootsen in einer regelmäßigen Folgereihe; nur in Krankheitsfällen findet auf ärztliches Attest eine Ausnahme Statt.

4) Es sind zwei Classen von Lootsen, eine für Schiffe über und eine für Schiffe unter 15 Fuß tiefgehend; der ausgehende Lootse wird von dem Bureau beordert; geht das Schiff über 15 Fuß tief, erhält dasselbe den Lootsen 1ster Classe, an dem die Reihe grade ist, entgegengesetzten Falles den der zweiten Classe. Sollte zufälliger Weise keiner der tourhabenden Lootsen vorhanden sein, kann ohne Unterschied der Classen einer der nächstfolgenden Lootsen ausbeordert werden. Dieselbe Regel gilt unter ähnlichen Umständen auch für die übrigen Lootsen-Stationen (Wusung und den Lootsenkutter).

5 u. 6) Ist auf dem Kutter kein Lootse zugegen, kann ein Schüler ein eingehendes Schiff in Sicherheit bringen, bis ein unbeschäftigter Lootse angetroffen wird; geht aber das Schiff über 12 Fuß tief, darf ersterer auf keinen Fall den Fluß höher hinauffsegeln, als bis zur „Rothen Boie." Es ist stets der älteste gegenwärtige Schüler zu verwenden.

7) So oft sich die Gelegenheit dazu findet, soll jeder aus- oder eingehende Lootse einen Schüler mit sich führen, welchen er in Betreff des richtigen Befahrens des Flusses und des Fahrwassers bestmöglichst zu unterrichten und einzuüben hat.

8) Der Schüler ist seinerseits verpflichtet, jeder gesetzlichen Order von Seiten des ältesten Lootsen derjenigen Station, wo er sich eben befindet, oder desjenigen Lootsen, unter dessen Aufsicht er zeitweilig gestellt worden, pünktlich nachzukommen.

9) Alle gesetzlichen Befehle von Seiten des ältesten Lootsen einer Station müssen ausgeführt werden, doch haftet letzterer für deren Zweckdienlichkeit.

---

*) Das Lootsenwesen verwalten die Kaufleute mittelst einer Gesellschaft, deren leitende Mitglieder, aus See-Assecuranz-Agenten und Besichtigungsmännern bestehend, die Direction bilden. Letztere steht ihrerseits wieder unter dem Befehle eines Ober-Aufsehers, welcher die Lootsen und die Schüler wählt, das Lootsengeld hebt u. s. w.

10) Alle Lootsen und Schüler sind verpflichtet, auf dem Kutter und den Böten der Gesellschaft etwa nöthige Hilfe zu leisten, so wie in jeder Weise zu der Erhaltung und öconomischen Benutzung derselben nach Kräften beizutragen.

11) Wenn ein Schüler die Leitung eines Schiffes übernommen hat, muß letzteres die englische Signalflagge „Union Jack“ aufziehen, was als Zeichen für den ersten dem Schiffe begegnenden unbeschäftigten Lootsen dient an Bord zu kommen.

12) Wenn ein Lootse an Bord eines eingehenden Schiffes geht, hat derselbe dem Führer ein Exemplar des vorliegenden Reglements einzuhändigen, wie auch sein Certificat vorzuzeigen; ferner hat er sich den Tiefgang des Schiffes aufgeben zu lassen, Anker Ketten und Lothlinen, letztere mittelst eigenhändiger Messung, zu untersuchen.

13) Ist die Mannschaft eines eingehenden Schiffes in arbeitsunfähigem Zustande, so ist der Lootse allein verpflichtet, das Schiff bis an die nächste erreichbare Station zu bringen, um daselbst Hilfe von Shanghai abzuwarten.

14) Der behufs Ausbringung eines Schiffes destinirte Lootse hat sofort sich an Bord zu verfügen und sich zu vergewissern, daß Verdeck, Anker, Ketten, Masten, Raahen und Segel sich in guter Ordnung befinden, und daß die genügende Mannschaft vorhanden ist. Derselbe hat auch den Tiefgang des Schiffes zu untersuchen und darauf zu achten, daß wenigstens zwei gute Signal-Laternen am Bord sind. Nachdem die Absegelungs-Zeit mit dem Führer verabredet worden, muß er dem Verwaltungs-Bureau das Nöthige anzeigen.

15) Wenn ein Lootse Veranlassung finden sollte, die Hinlänglichkeit der Schiffsmannschaft zu bezweifeln, kann derselbe das Lichten der Anker verbieten; er muß aber sofort dem Oberaufseher davon Anzeige machen, welcher dann das Weitere anzuordnen hat.

16) Hat ein Lootse einmal die Leitung eines Schiffes übernommen, darf er dasselbe vor vollständiger Beendigung des von ihm übernommenen Dienstes nicht verlassen, es sei denn, daß Krankheit oder eine andere unvermeidliche Nothwendigkeit es erheischen sollte.

17) Sollte ein Lootse durch den Führer, Steuermann oder die übrige Mannschaft des Schiffes an der Erfüllung seiner Pflicht, welche in möglichster Beschleunigung und Sicherung der Fahrt besteht, gehindert oder beeinträchtigt werden, ist solches sofort dem Oberaufseher anzuzeigen.

18) Geräth ein Schiff mit einem Lootsen am Bord auf den Grund, ist der Oberaufseher sofort, oder baldmöglichst, über alle Einzelnheiten des Vorfalles zu benachrichtigen, nämlich: über das Peilen sichtbarer Gegenstände,

über den Tiefgang des Schiffes, über die Stromzeit, über die Beschaffenheit des Grundes, über den Wasserstand während der Ebbe, über Tag und Stunde des Anstoßes, und über das eventuelle Flottwerden.

19) Sich begegnende Dampfschiffe passiren einander an Backbord.

20) Begegnen sich Dampfschiffe, mit oder ohne Schiff am Schlepptau, in einem engen Fahrwasser, soll dasjenige, welches gegen den Strom fährt, den Dampf so lange gehen lassen, bis das andere vorüber ist; jedes Dampfschiff, welches ein schmales Fahrwasser passirt, hat sich möglichst auf dem an seiner Steuerbord-Seite befindlichen Theile desselben zu halten.

21) Schiffe unter Dampf sind, wenn dieselben etwa Segelschiffen begegnen, stets als Schiffe mit gutem Wind zu betrachten, und müssen letzteren ausweichen.

22) Schiffe, welche während der Nacht fahren, haben die gewöhnlichen reglementirten Laternen aufzuweisen; in Ermangelung derselben: 2 am Steuerbord und 1 am Backbord.

23) Wenn lavirende Schiffe sich begegnen, soll dasjenige, welches am Steuerbord-Boug liegt, seinen Cours halten, während das andere abfällt.

Hafen-Reglement Hongkongs

insofern dasselbe auf nicht-englische Schiffe Bezug hat.

Jedes eingehende Handelsschiff hat bis nach geschehener Anmeldung auf dem Bureau des Hafenmeisters auf einem der Mast-Gipfel seine Nummer zu zeigen.

Innerhalb 24 Stunden nach Ankunft muß der Schiffsführer sich bei dem Hafenmeister melden und bei dem Consul seine Schiffs- und Ladungs-Papiere, namentlich den Meßbrief, die Musterrolle, Passagierliste und eine Abschrift des Manifestes, deponiren. Im Unterlassungs-Falle ist derselbe einer Geldstrafe bis 200 £ anheimgefallen.

Ereignet sich am Bord ein Todesfall, sei es der irgend einer Persönlichkeit unter der Schiffsmannschaft oder unter den Passagieren, oder es desertirt Jemand vom Schiffe, ist solches dem Hafenmeister unverzüglich anzuzeigen; desgleichen wenn Jemand, welcher dem Schiffe angehört, aus irgend einem Grunde dasselbe verläßt. In Contraventionsfällen beträgt die Geldstrafe bis 25 $.

Kein Seemann darf ohne die Genehmigung des Hafenmeisters, welcher nach eigenem Gutdünken diese ertheilt oder verweigert, auf dem Lande zurückgelassen werden; im Genehmigungs-Falle ist dem Betreffenden ein Certificat einzu-

bändigen, und wird derselbe ohne letzteres betroffen, ist er einer Geldstrafe von bis 25 $, oder einer Freiheitsstrafe von nicht über 4 Wochen verfallen.

Jeder Schiffsführer hat seinen Ankerplatz zu nehmen, wo ihm solcher von dem Hafenmeister oder dessen Untergehörigen angewiesen worden ist; er soll daselbst das Schiff gehörig sichern und darf bei einer Geldstrafe von bis 200 $ dasselbe ohne Erlaubniß des Hafenmeisters nicht anderswohin verlegen, wenn nicht die Nothwendigkeit solches gebietet. Derselbe ist ferner verpflichtet den Ankerplatz zu wechseln, wenn der Hafenmeister es verlangt und hat für jede Stunde, um welche die Gelebung der Ordre verzögert werden möchte, bis 20 $ an Geldstrafe zu zahlen.

Der Anweisung des Hafenmeisters gemäß sind ferner etwaige Rahen herunter zu nehmen oder zu drehen, Ankerketten in Ordnung zu bringen, oder alles sonstige durch die Umstände Gebotene vorzunehmen. In absichtlichen Unterlassungsfällen kann der Schiffsführer mit bis 200 $ Geldstrafe belegt werden.

Jeder ausgehende Schiffsführer muß bei einer Geldstrafe von 50 $ innerhalb 24 Stunden vor der von ihm bestimmten Abgangszeit, wovon der Hafenmeister zu benachrichtigen ist, welcher alsdann ein Auselarirungs-Certificat ertheilt und nöthigenfalls die Vorzeigung des Manifestes bescheinigt, die Signalflagge, den sogenannten Blue Peter, aufhissen. Wenn ein Schiff ein derartiges Certificat empfangen hat und nicht innerhalb der nächsten 36 Stunden absegelt, hat der Führer dem Hafenmeister den Grund dieser Verzögerung anzuzeigen und, falls dieser darauf bestehen sollte, die Schiffspapiere neuerdings zu deponiren.

Wenn in einem eingehenden Handelsschiffe über 200 ℔ Pulver — engl. Gewicht — befindlich sind, ist solches sofort dem Hafenmeister anzuzeigen, welcher darüber zu verfügen hat, ob und wo dasselbe, so lange das Schiff im Hafen liegt, auf dem Lande unterzubringen ist; im Nichtgelebungsfalle der Ordre beträgt die Geldstrafe 10 $ per Stunde.

Kein todter Körper darf bei einer Brüche von bis 200 $, und bei einer Brüche von bis 100 $ kein Stein oder anderer Ballast innerhalb der Grenzen des Hafens über Bord geworfen werden.

Jedes von einem Schiffe geheuerte, zum Fremdendienste befugte chinesische Boot, muß während der Stunden zwischen Sonnenuntergang bis Tagesanbruch eine Laterne, mit der Nummer des Boots, an einer leicht bemerkbaren Stelle führen.

Ein Schiff, welches die Blattern oder irgend eine andere ansteckende Krankheit am Bord hat, muß bei Ankunft die Quarantaine-Flagge aufziehen, und darf mit keinem andern Schiffe noch Boot eine Verbindung irgend welcher Art unterhalten, bevor nicht die Erlaubniß des Hafenmeisters eingeholt worden;

der vom Lande kommende Hafenofficiant ist, wenn derselbe sich dem Schiffe nähert, von dem Sachverhalt zu unterrichten, damit die nöthige Hilfe, unter Beobachtung der gebührenden Vorsicht, geleistet werden kann. Die Brüche beträgt in Uebertretungsfällen bis 200 $.

Jedes im Hafen vor Anker liegende Schiff muß, bei einer Geldstrafe von bis 100 $, von Sonnenuntergang bis Tagesanbruch vom Steuerbord-Ende der Vortopp-Rahe, oder, falls das Schiff entmastet sein sollte, von der meist in die Augen fallenden Stelle, ein starkes weißes Licht zeigen.

Bricht in einem Schiffe Feuer aus, sind während der Nacht in verticaler Richtung vom Gipfel des höchsten Mastes 3 Lichter zu zeigen, wie auch ein einzelnes Licht von der Spitze des Bougspriets, und Kanonenschüsse in schneller Aufeinanderfolge abzufeuern, bis Hilfe angelangt sein wird; am Tage wird das Signal 2104, „Brand am Bord", vom höchsten Gipfel des Mastes oder von irgend einem andern leicht bemerkbaren Punkt aufgezogen und Kanonenschüsse werden in derselben Weise als während der Nacht abgefeuert. Desgleichen im Falle von etwaigen Unordnungen am Bord, denen nur durch Hilfe Anderer abzuhelfen ist; doch wird dann am Tage das Signal 3204, „Aufruhr am Bord" aufgezogen; während der Nacht sind die 3 verticalen Lichter am Bougspriet anzubringen.

In keinem andern Falle darf bei einer Geldstrafe von bis 200 $ von Handelsschiffen mit Kanonen, Gewehren oder anderen Schießwaffen geschossen werden.

Jeder Schiffsführer, welcher sein Schiff zur Beförderung von Auswanderern verwenden will, hat solches dem Hafenmeister unverzüglich zu melden, dem das Recht zusteht, zu jeder Zeit die Befolgung der bezüglich der Auswandererschiffe ertheilten Vorschriften zu überwachen. Wird diese Anmeldung versäumt, oder wird der Hafenmeister an der Erfüllung seiner Pflicht gehindert, sei es durch den Schiffsführer oder Andere, kann der Schuldige mit einer Brüche von bis 500 $ gestraft werden.

Chartepartie
über eine Reisfracht.

Zwischen H. P. Jepsen, Führer des guten dänischen Schiffes, der Brigg Isis, von 103 Lasten Trächtigkeit, einerseits, und Wuki-Hong in Hongkong, andererseits, ist heute gegenseitig beschlossen worden:

Daß das besagte Schiff, welches dicht, hecht und wohl kalfatert, und in jeder Weise zur Reise ausgerüstet ist, schnellmöglichst nach dem Hafen Sai-

gon's oder so nahe daran, wie dasselbe ohne Gefahr kommen kann, segeln soll, um dort von dem Befrachter, oder dessen Agenten, eine Ladung Reis oder anderer gesetzlich erlaubter Güter, soviel wie dasselbe unter Deck außerhalb der Kajüte und des für die Provision und alle erforderlichen Nothwendigkeiten nöthigen Raumes laden und tragen kann, einzunehmen, womit dasselbe alsdann nach Hongkong versegeln soll für Ordre, entweder dort zu löschen oder weiter nach Amoy, oder Ningpo, oder Shanghai zu versegeln, welche Ordre innerhalb 24 Stunden nach in Hongkong erfolgter Ankunft zu ertheilen ist; und ist die Reise nach geschehener Löschung in einem der gedachten Häfen als beendigt zu erachten, alles unter Vorbehalt dessen, was durch das Machtgebot von Fürsten und Gewalthabern, durch die Gefahren der See und des Segelns, durch Feuersbrunst, oder durch das Zusammentreffen während der Reise mit Seeräubern und Feinden entstehen könnte. Die Löschung geschieht, von der Schiffslucke an, für Gefahr und Rechnung des Befrachters, und im Uebrigen in Gemäßheit der gezeichneten Connoissemente. Zum Laden und Löschen sind im Ganzen 35 laufende Tage bestimmt. Die Ladetage nehmen ihren Anfang an dem Tage, an welchem das Schiff bereit ist, am Löschplatze mit dem Einladen zu beginnen, und währen bis zum Tage der Auselarirung von demselben Platze; die Löschtage beginnen mit dem Tage, an welchem das Schiff zum Löschen bereit ist, und währen bis zur völligen Beendigung des letzteren; jeder Tag, welchen das Schiff in Hongkong, ohne Ordre zu empfangen, über die fest gestellten 24 Stunden hinaus aufgehalten werden möchte, ist ebenfalls mitzurechnen.

Sollte das Schiff durch den Befrachter, oder dessen Agenten, länger als die oben erwähnten 35 Tage aufgehalten werden, sind dem Führer für jeden Ueberliegetag 35 $ zu vergüten.

Der Schiffsführer hat dem Befrachter, oder dessen Agenten, schriftlich davon Anzeige zu machen, wenn er zum Laden oder Löschen bereit; in derselben Weise wird vom Befrachter, oder dessen Agenten, dem Führer davon Anzeige gemacht, wenn letzterer auselarirt ist und ungehindert segeln kann.

Es ist dem Befrachter gestattet, etwaige Güter frachtfrei mit dem Schiff nach Saigon zu versenden, doch darf letzteres dieserwegen nicht länger als bis zum 27. d. Mts. incl. in Hongkong aufgehalten werden, und hat der Befrachter die Stauung der Waaren für seine Rechnung beschaffen zu lassen. Drei oder vier chinesische Decks-Passagiere und ein Kajüts-Passagier, welche jedoch sämmtlich für ihren Unterhalt — Trinkwasser und Feuerung ausgenommen — selbst zu sorgen haben, sind frei am Bord mitzunehmen.

Der Schiffsführer hat die Connoissemente ohne Beeinträchtigung der in dieser Chartepartie enthaltenen Bedingungen, und ohne Rücksicht auf die darin stipulirte Frachtvergütung, zu zeichnen.

Keine andere Ladung, als die für Rechnung des Befrachters validirende, darf ohne seine oder seines Agenten Genehmigung an Bord genommen werden.

Der Schiffsführer hat für die Garnirung zu sorgen.

In Anbetracht des Obenstehenden, und nach guter und richtiger Ablieferung der Ladung, zahlt, oder läßt der Befrachter an den Schiffsführer oder dessen Ordre nachstehende bedungene Fracht auszahlen:

50 cents von 1 mexicanischen Dollar, wenn in Hongkong, 65 cents, wenn in Amoy, und 75 cents, wenn in Ningpo oder Shanghai geliefert, alles per Pikul von 100 Kattis ausgeliefertes Netto-Gewicht an Reis; sollte etwa eine andere Ladung, als die von Reis, an Bord gelegt werden, ist die Fracht nach den vorstehenden Taxen zu zahlen, und zwar im Verhältniß von 5000 Pikuls, welches Gewicht das Schiff wenigstens muß führen können; für den Fall, daß das Schiff bei Ankunft nach Hongkong weiter beordert würde, ist daselbst derjenige Frachtbetrag sofort zu zahlen, welcher als verdient zu betrachten wäre, falls die Löschung dort stattgefunden hätte. Außerdem erhält der Schiffsführer eine Gratification von 50 $.

Die zum gewöhnlichen Schiffsbedarf in Saigon nöthigen Gelder sind von dem Befrachter zu zahlen.

Im Nicht-Erfüllungsfalle dieses Contracts ist eine Geldstrafe von 300 $ festgestellt, welche Summe diejenige Partei, welche diesen Contract bricht, derjenigen Partei auszahlen muß, die denselben hält.

In 3 gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt zu Hongkong d. 22. Mai 1861.

Verzeichniß
über
englische für China passende Manufactur-Waaren [1]).

Cotton Yarn. Nr. 16/24 is most required; a shipment of 300 Bales schould comprise:

200 Bales Nr. 16/24.
75 „ „ 28/32.
25 „ „ 38/42.

The Lion and Dragon tickets are those best known in China; but other works will also do, if the yarn is good and keeps uniform.

---

[1]) Da derartige Waaren jedenfalls aus England bezogen werden müßen, geschieht, behufs Vermeidung von Mißverständnissen, die Mittheilung dieses Verzeichnisses in englischer Sprache.

The coarse numbers should not be twisted too much, as it prevents the dye from penetrating; but the fine numbers should be pretty firmly twisted. A ned tye should connect the hanks; each bundle should weigh 10 ℔ and a bale 400 ℔; no cardboard should be introduced to support the bundle.

Assortment.

$^{16}/_{15}$ $^{18}/_{15}$ $^{20}/_{40}$ $^{22}/_{15}$ $^{24}/_{15}$ .. = 100 Bales.
$^{28}/_{10}$ $^{30}/_{60}$ $^{32}/_{30}$ .... = 100 „
$^{38}/_{15}$ $^{40}/_{70}$ $^{42}/_{15}$ .... = 100 „

Grey Shirtings, 36 in : × 40 yards & 50 pieces in a Bale; weight 7 à 10 ℔, 8¼ ℔ most wanted.

White Shirtings, 36 in : × 40 yards, L'fold & 50 pieces in a bale; 64 à 66 reeds are of largest consumption.

T-Cloth, 24 & 36 in : × 24 yards & 50 pieces in a bale; weight most liked from 6 ℔ 2 oz. to 7 ℔ 4 oz. Proportion : 400 pieces 6 ℔ 2 oz. & 600 pieces 7 à 7 ℔ 4 oz.

White Brocades; L'fold, 36 in : × 40 yards 50 pieces in a case. Chinese flowers preferred in pattern.

Dyed Brocades; B'fold, 36 in : × 40 yards & 50 pieces in a case. Assortment: ^{25}/gentian ^{15}/purple ^{5}/pink ^{5}/green = 50 pieces.

Blue Twills: The consumption is but small and uncertain; the Chinese prefer their own dye and American cloth. They should at all events be B'fold and in paper; 36 in : × 24 yards & 50 pieces in a case; darkblue and gentian, but most of the latter wanted.

Dyed Spots not much wanted; 36 in : × 40 yards & 50 pieces in a case; B'fold. Assortment:
^{15}/gentian ^{10}/lightgreen ^{10}/purple ^{15}/pink = 50 pieces.

White Spots in considerable demand; should be L'fold, but packed as above.

Chintzes 32 in : × 28 yards; L'fold & 50 pieces in a case. Assortment: ^{10}/gentian ^{5}/purple ^{15}/lightgreen ^{20}/pink = 50 pieces.

Turkey red Chintzes, 32 in : × 28 yards; L'fold; 50 pieces in a case; a nice small pattern preferred.

Damask, L'fold, 36 in : × 40 yards. Not much wanted; 40 pieces in a case; pattern should be studied to suit Chinese taste.

Assortment: ^{25}/gentian ^{5}/purple ^{3}/pink ^{5}/green ^{2}/lavender = 40 pieces.

Common Cotton Handkerchiefs. 200 Doz. in a case; 32 in : × 32: colours: blue & white and brown & white.

Turkey red Cambric, 32 in : × 24 yards; 50 pieces in a case.

Cotton Velvet & Velveteens, 18 × 22 in :, 40 pieces in a case; black colour most required; gentian a little used, mostly for slippers.

Woollens.

Long Ells. 32 in : × 24 yards; 20 pieces in a bale of one colour; should weigh fully 12 ℔ ea. and each piece in a little tillot, which is a particular point. Hayter & Howells (H. H.) preferred, as also their packing. Assortment: ^{60}/scarlet ^{10}/darkblue ^{10}/gentian ^{10}/green ^{8}/purple ^{2}/yellow = 100 pieces.

Spanish Stripes. $6^{2}/_{3}$ in : × 20 yards: 6 pieces in a truss and 120 pieces in a chop. Rich. Gott & Sons make the best. Assortment; ^{48}/scarlet ^{18}/darkblue ^{18}/gentian ^{18}/purple ^{6}/black ^{6}/green ^{6}/yellow = 120 pieces.

Habit, Medium & Broad Cloth; of moderate consumption; the colour should be blue, not too deep; of Broad Cloth there is a small consumption of slate colour.

Flannel, 28 in : or better of $^{31}/_{32}$ in : × 50 yards: some pure wool and some with cotton warps.

Blankets, 25 pairs in a bale of 2 trusses; 10 × 11 ℔ only wanted to a large extent; Assortment:
^{15}/scarlet ^{5}/pink ^{3}/green ^{2}/white = 25 pieces.

Camlets, 10 pieces in a bale; $^{4}/_{4}$ or 32 in : × $^{56}/_{57}$ yards; *S S* mark of James Akroyd & Sons most wanted; *S* & $\frac{B}{BB}$ also saleable; 120 pieces in a chop. Assortment:
^{40}/scarlet ^{30}/darkblue ^{10}/gentian ^{30}/purple ^{5}/black ^{2}/green ^{3}/yellow = 120 pieces.

Lastings, 20 pieces in a case; 32 in : × 30 yards. 100 pieces in a chop. Assortment:
^{45}/darkblue ^{45}/gentian ^{5}/black ^{5}/ash = 100 pieces.

Proforma Verkaufs-Rechnung

über eine aus England empfangene und in Shanghai für fremde Rechnung verkaufte Partie ungebleichter Shirtings.

8 ℔ 8 oz. ungebleichte Shirtings
39/40 in : × 38 1/2 yards:

50 Ballen enthaltend 2500 Stck. à 2 Taels pr. Stck. = Taels 5000.

Unkosten:

Zoll.	T. 222. 80.	
Löschen- und Werft-Geld	„ 16. „	
Packhausmiethe für 1 Monat	„ 12. 50.	
Feuerversicherung für 1 Monat	„ 12. 50.	
Diverse Ausgaben.	„ 5. 20.	
Provision 2 1/2 % / Delcredere 2 1/2 %	„ 250. „	
		— 519.
		Shanghai Taels 4481.

Remisse 6 Mt. Sicht auf London

£ 1404. 18/9 *d.* à 6/4 *d.*		T. 4436. 64.
N. P. wie obenstehend	T. 4481.	
÷ Remissen-Provision 1 %	„ 44. 36.	
		„ 4436. 64.

Chartepartie

für ein in der Küstenfahrt tourweise gechartertes Schiff.

Zwischen H. P. Jepsen, Führer des guten dänischen Schiffes, der Brigg Isis, etwa 5000 Pikuls ladend und jetzt in dem Hafen von Ningpo vor Anker liegend, einerseits, und On-Ison von Shanghai als Befrachter, andererseits, ist gegenseitig beschlossen worden:

1) Daß das besagte Schiff, in dichtem und starkem Zustande, und in jeder Weise zur Reise ausgerüstet, hier in Ningpo 40 Tons Güter in Empfang nehmen soll, um dieselben frachtfrei nach Niuchuang, oder so nahe daran wie nur irgend möglich, zu bringen und laut der zu zeichnenden Connoissemente daselbst abzuliefern; nach beendigter Löschung der gedachten Güter erhält das Schiff vom Befrachter, oder dessen Agenten, eine volle

Ladung Erbsen, Oelkuchen oder anderer gesetzlich erlaubter Güter, so viel wie dasselbe, außer allem Schiffs-Zubehör, bequem und sicher tragen kann, um damit nach Swatau oder nach Hongkong zu segeln, woselbst die Ladung, den zu zeichnenden Connoissementen gemäß, an die Inhaber dieser letzteren abzuliefern ist.

2) Daß dem Befrachter zum Laden und Löschen der Ladung 30 laufende Tage, Sonntage jedoch nicht mit gerechnet, bewilligt werden, welche jedesmal und continuirend ihren Anfang nehmen, 24 Stunden nachdem der Führer des Schiffes oder dessen Agent den Befrachter, oder dessen Agenten, in dem betreffenden Hafen, benachrichtigt haben, daß das Schiff zum Laden und Löschen bereit sei. Für jeden überliegenden Tag sind dem Führer des Schiffes 40 mexicanische Dollars, welche für jeden Tag im Voraus bezahlt werden, zu vergüten.

3) Daß sämmtliche Hafen-Unkosten und Lootsen-Gelder in Niuchuang, wie auch in Swatau oder Hongkong, vom Schiffe zu tragen sind.

4) Daß die ganze Ladung für Rechnung des Schiffes zu laden und zu löschen ist.

5) Daß die Liegetage am 12. dieses continuirend beginnen, falls das Schiff an diesem Tage zum Segeln bereit ist.

6) Daß die Fracht nach Swatau 47½ cents und nach Hongkong 52½ cents von einem guten mexicanischen Dollar für jedes gelieferte Pikul Nettogewicht betragen soll, zahlbar nach guter und richtiger Lieferung in Swatau oder Hongkong.

7) Daß der Führer des Schiffes berechtigt sein soll, à conto der zu verdienenden Fracht, von dem Agenten des Befrachters 300 $, frei von Zinsen und Provision, in Empfang zu nehmen.

8) Daß 2 Supercargos, als Kajüts-Passagiere, und 5 Coolis, als Decks-passagiere im Großboot, freie Passage tour und retour auf eigene Beköstigung — nur daß ihnen das Trinkwasser vom Schiffe geliefert wird — haben sollen.

Das Schiff liefert die nöthige Garnirung.

Mit Vorbehalt Alles dessen, was durch etwaigen Zwang von Fürsten und Autoritäten, durch Feuersbrunst, Seeräuber und Feinde, durch die Gefahren der See und der Schifffahrt verhindert werden möchte, wird für Nicht-Erfüllung dieses Vertrags eine Geldstrafe von 2800 $ festgestellt, zahlbar durch die contractbrüchige Partei an diejenige, welche den Contract erfüllt.

So geschehen zu Ningpo den 7. März 1864.

Charteparte

für ein in der Küstenfahrt monatsweise gechartertes Schiff.

Zwischen H. P. Jepsen, Führer der dänischen Brigg Isis, 103 dänische Lasten trächtig, einerseits, und den Herren Turner & Co. in Hongkong andererseits, ist verabredet und beschlossen worden, daß letztgenannte Herren die vorerwähnte Brigg für die Dauer von 3 laufenden Monaten, doch so daß ihnen das Recht zusteht diesen Zeitraum bis auf 6 Monate auszudehnen, in der Weise befrachten, daß das Schiff von ihnen nach jedem beliebigen und erlaubten Hafen am chinesischen Meer, in der Pechele-Bucht, in Siam, Java, Singapore, Malaca und Australien, oder so nahe daran, als dasselbe immerhin kommen kann, entsendet werden darf, und zwar unter nachstehenden Bedingungen:

1) Die Brigg muß dicht und stark, wohlbemannt und ausgerüstet und überhaupt während der ganzen Befrachtungszeit in einem solchen Zustande sein, daß die Assecuradeure keinen Anstand nehmen werden, die mit derselben zu versendenden Ladungen stets als gutes Risico zu betrachten; dieselbe soll von den Herren Befrachtern, oder deren Agenten, alle gesetzlich erlaubten Güter, welche dieselben in irgend einem Hafen etwa zu verladen wünschen möchten, an Bord nehmen, jedoch nicht mehr, als was gut und bequem gestauet werden kann, und als dieselbe ausser allem nöthigen Schiffs-Zubehör zu laden und zu tragen vermag, welche Güter laut den vom Führer des Schiffes mit allen beliebigen Frachttaxen, ohne Beeinträchtigung der in dieser Charteparte enthaltenen Bestimmungen, zu zeichnenden Connoissementen abzuliefern sind.

2) Die Befrachter haben, und zwar für eigene Rechnung und Gefahr, die Ladungen überall frei an und von Seite des Schiffes zu bringen.

3) Die Zeit der Befrachtung beginnt mit dem 3. dieses Monats und dauert ununterbrochen 6 Monate, wenn nicht Befrachter vor Ablauf der ersten 3 Monate entweder den Herren J. Burd & Co. in Hongkong, oder deren Agenten, oder dem Führer des Schiffes selber die Anzeige gemacht haben, daß sie das Schiff nicht länger als die gedachten 3 Monate zu behalten wünschen. Sollte Letzteres, bei Ablauf entweder der 3 oder der 6 Monate, auf der See sein, verbleibt diese Charteparte in Kraft bis zur Beendigung der vorhabenden Reise, und zwar so, daß diese letzte Reise in einem offenen chinesischen Hafen endigen soll.

4) Im Fall einer Havarie des Schiffes, wodurch dasselbe behufs Reparaturen aufgehalten werden möchte, soll der solchermaßen entstandene Zeitverlust die Befrachter nichts angehen, und folglich haben dieselben auch für solche Zeit nichts zu bezahlen.

5) Befrachter sind verpflichtet, dafür zu sorgen, daß das Schiff stets hinreichend schwer Gut oder Ballast hat, um darauf segeln oder liegen zu können.

6) An Monatsfracht zahlen die Befrachter 1200 Dollars, welche Ende jedes Monats, so lange diese Charteрartie laut Obigem in Kraft verbleibt, baar in mexicanischen Dollars an die Ordre des Schiffsführers in Hongkong zu entrichten sind, nur mit Abzug dessen, was etwa der Führer in irgend einem Hafen zur Bestreitung der Schiffs-Unkosten empfangen haben sollte, welche Vorschüsse ihm frei von Zinsen und Provision geleistet werden.

7) Befrachter tragen und bezahlen die in allen laut dieser Chartepartie zu besegelnden Häfen dem Schiffe zufallenden Hafen- und Lootsengelder, ausgenommen jedoch die Kosten in denjenigen Häfen, welche behufs Reparaturen von dem Schiffe aufgesucht werden möchten.

8) Der Führer garantirt, daß das Schiff wenigstens 4800 Pikuls todtes Gewicht, wie Reis- oder Zucker-Ladung, tragen kann; sollte sich aber herausstellen, daß dasselbe soviel nicht zu tragen vermag, so haben die Befrachter im Verhältniß so viel weniger an Monatsfracht zu zahlen.

9) Die nöthige Garnirung wird von dem Schiffsführer beschafft.

10) Der ganze sich unter Deck befindliche Schiffsraum soll, insofern derselbe nicht etwa für nothwendiges Schiffs-Zubehör benutzt wird, den Befrachtern zur Verfügung stehen, auch darf ohne deren Genehmigung keine Ladung an Bord genommen werden.

11) Keine Passagiere noch Briefschaften dürfen ohne Erlaubniß der Befrachter mit dem Schiffe befördert werden; es steht den Befrachtern frei bis 20 Passagiere an Bord zu senden und dieselben entweder auf dem Verdeck oder im Raum unterzubringen; der Führer des Schiffes hat jedoch mit der Verpflegung derselben, Trinkwasser ausgenommen, nichts zu schaffen.

Für Nicht-Erfüllung dieses Vertrags wird eine Geldstrafe von 4000 Dollars festgesetzt.

So geschehen in Hongkong d. 2. März 1863.

Das Reglement Hongkong's
für
Chinesische Passagier-Schiffe.

Jedes Schiff, welches auf einer muthmaßlich länger als 8 Tage dauernden Reise mehr als 20 asiatische Passagiere mitnimmt, ist ein chinesisches Passagierschiff.

1) Sobald ein Schiff für die Passagierfahrt bestimmt ist, hat der Führer desselben dem Oberaufseher beim Auswanderungswesen schriftlich zu melden: die Anzahl der Passagiere, welche laut Certificat des zu diesem Behufe autorisirten Taxators am Bord des Schiffes mitgenommen werden können, den Bestimmungsplatz des Schiffes und den Namen des von ihm benutzten autorisirten Passagier-Maklers, wonach gedachter Oberaufseher baldmöglichst das Schiff zu inspiciren hat.

2) Nachdem die Victualien für die ganze Anzahl der mitzunehmenden Passagiere an Bord gebracht worden, ist solches ebenfalls dem Oberaufseher anzuzeigen, welcher danach baldthunlichst sich behufs deren Untersuchung an Bord begiebt; sämmtliche Victualien sollen daher bis dieses geschehen sein wird, auf dem Verdeck oder Zwischendeck verbleiben, und Nichts darf ohne Erlaubniß des Oberaufsehers weggestauet werden.

3) Sobald Alles für die Anbordnahme der Passagiere bereit ist, hat der Makler darüber die schriftliche Meldung des Führers dem Oberaufseher zu übermitteln, welcher letztere die Zeit bestimmt, wann die Passagiere, behufs Verklarung ihrer Billets und deren Unterzeichnung in Gegenwart des Maklers oder dessen Agenten, sich auf seinem Comptoir einzustellen haben.

Gedachte Anmeldung muß wenigstens 24 Stunden vor der Zeit geschehen, da die Passagiere dem Oberaufseher vorgestellt zu werden wünschen; selbigen Tags erscheint ebendaselbst der Führer des Schiffes mit 2 Bürgen, verpflichtet sich durch einen schriftlichen Schein zur Gelobung aller die Sache betreffenden Bestimmungen, und producirt nachstehende Documente:

a) den Schein des autorisirten Taxators über die Größe und Seetüchtigkeit des Schiffes.

b) Attest von 2 chinesischen Apothekern über die Tüchtigkeit des in Ermangelung eines europäischen Arztes oder Chirurgs etwa mitgehenden chinesischen Arztes.

c) Verzeichniß über Proviant und Medicin, welche beiden Theile den mit Bezug hierauf vom Führer des Schiffes schriftlich eingegangenen Verpflichtungen entsprechend sein müssen.

d) Attest von einem in Hongkong ansässigen Physicus über die Güte der Medicin.

e) Liste in duplo über die Passagiere, nebst einer besonderen Liste, welche die Gesammt-Anzahl der Passagiere, wie auch die Namen und die Zahl der Schiffsmannschaft, des Führers und anderer dem Schiffe zugehöriger Personen enthält, Alles vom Führer des Schiffes unterzeichnet.

Chinesische Köche, Verwalter, Dolmetscher, Aerzte &c. sind allerdings der Disciplin halber in der Schiffsrolle besonders aufzuführen, dieselben sind jedoch in der Passagierliste miteinbegriffen und in jeder Hinsicht als Passagiere zu behandeln. Für je Hundert Passagiere werden vier Köche und vier Verwalter als genügend erachtet.

4) Entweder dann, oder wenn die Passagiere am Bord des Schiffes versammelt sind, ist jeder Einzelne, desgleichen die Schiffsmannschaft, durch einen ansässigen Chirurgen oder Arzt zu untersuchen, und fertigt dieser ev. einen Schein darüber aus, daß sich Niemand am Bord befindet, von dem sich entweder vermuthen ließe, daß er, sei es wegen körperlicher oder geistiger Schwäche, die Reise nicht werde mitmachen können, oder dessen Gegenwart auf dem Schiffe den übrigen Mitreisenden irgend welcher Gefahr aussetzen könnte.

5) Der Makler hat persönlich sich davon zu überzeugen, daß sämmtliche Passagiere am Bord sich befinden, und solches dem Oberaufseher anzuzeigen, welcher alsdann sich an Bord verfügt, die Passagiere mustert und zählt, und die schließliche Inspection des Schiffes unternimmt; nachdem diese letztere befriedigend ausgefallen, werden dem Führer des Schiffes die Auswanderer-Papiere und das Ausclarirungs-Certificat eingehändigt, wonach das Schiff unbehindert segeln darf.

Regeln in Betreff der Ausrüstung.

1) Chinesische Passagierschiffe sollen mit sich führen:

2	Böte, wenn	unter		200	Tons trächtig
3	„ „	zwischen	200 &	400	„ „
4	„ „	„	400 &	600	„ „
5	„ „	„	600 &	1000	„ „
6	„ „	„	1000 &	1500	„ „
7	„ „	über		1500	„ „

Eines der Böte muß unter allen Umständen ein mit allem nöthigen Zubehör versehenes Rettungsboot (life-boot) sein, ein anderes ein Lang- oder Großboot.

2) Es müssen stets wenigstens zwei Rettungs-Kränze in jedem Schiffe zur Benutzung vorhanden sein.

3) Falls keine Kraftpumpe mit Schlange, welche von einem Ende des Schiffes zum andern reichen kann, sich am Bord befindet, sind wenigstens 3 Dutz. Feuer-Eimer für etwa ereignende Feuersbrünste mitzunehmen.

4) Jede Oeffnung, welche zu einem Passagier-Raum leitet, muß mit einem wohlbefestigten, wasserdichten, 6 Fuß hohen Hause mit möglichst guter

Ventilation versehen sein; Luken dürfen nur bei hartem Wetter benutzt werden; der Raum für weibliche Personen muß durch eine starke Bretterwand von dem der Männer getrennt und mit separatem Eingang versehen sein; der Platz desselben, wie auch der der Frauen-Retiraden, ist im hinteren Ende des Schiffes.

5) Kojen, Koch-Kombüsen, Retiraden 2c. müssen alle wohl befestigt sein; es sollen am Bord 2 à 3 Reserve-Reiskochkessel vorhanden sein.

6) Außer einem Windsegel über jeder Luke, sollen sowohl im vorderen als hinteren Ende des Passagier-Raums zwei Luft-Schornsteine von Holz oder Metall angebracht sein, mit beweglichen Köpfen oberhalb des Decks, damit der Luftzug nach dem Winde regulirt werden kann.

Ueber alle übrigen Details bezüglich der Länge der Reise, der Proviant-Reglements, der Kajütspassagiere, der Stauung etwaiger Ladung, des Wassers 2c., welche je nach Größe der Schiffe und der Anzahl der Passagiere verschieden sind, ist das Nähere auf dem Auswanderer-Bureau in Hongkong zu erfragen.

Zollamts-Reglement Shanghai's.

1.

Der Hafen ist durch eine Linie begrenzt, die man sich von Pauchan Point bis zur Batterie am rechten Ufer des Flusses, unterhalb Wusungs, gezogen denkt.

2.

Die Zollbeamten gehen an Bord der Schiffe, welche innerhalb dieser Grenze kommen, und inspiciren diejenigen, welche ausgehend dieselbe überschreiten.

3.

Der Ankerplatz befindet sich zwischen dem Tienhou-Tempel und der neuen Dock; kein Schiff darf ohne Erlaubniß des Zollamts den von letzterem demselben angewiesenen Platz verlassen.

4.

Die Schiffsführer haben ihre Schiffspapiere und Manifeste bei den resp. Consulen zu deponiren, oder in Ermangelung eines Consuls, auf dem Zollcomptoir, spätestens 48 Stunden nach Ankunft auf dem Ankerplatze.

5.

Das Manifest muß ein Verzeichniß enthalten über alle am Bord sich befindlichen Collis, nebst deren Marken, Nummern und Inhalt. Irrthümer

in demselben sind vor der Ablieferung auf dem Zollcomptoir zu berichtigen. Wenn irgend ein Theil der Ladung für die Wiederausfuhr destinirt ist, ist solches im Manifest zu bemerken und gedachter Theil genau zu bezeichnen. Etwaige sich am Bord befindliche, im Manifest jedoch nicht verzeichnete Waaren, sind der Confiscation anheimgefallen.

6.

Das Löschen und das Laden darf nur innerhalb der Grenzen des Ankerplatzes, zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang, an jedem Tage, mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen, vorgenommen werden.

7.

Sobald ein Schiff eingemeldet und das Ladungs-Manifest desselben auf dem Zollamt in Empfang genommen worden, holen die respect. Ladungs-Adressaten sich die Erlaubniß zum Löschen, indem sie dieserwegen ihre die Anzahl, Nummern, Marken, den Inhalt und das Gewicht der zu löschenden Collis enthaltenden und von den betreffenden Auslieferungs-Ordres an die Schiffsführer begleiteten Anträge auf dem Zollcomptoir einreichen. Die Ordres werden gestempelt und den Betreffenden wieder zurückgeliefert, welche alsdann die darauf lautenden Güter in Empfang nehmen und an's Land bringen können; Alles, was ohne mit einem derartigen Stempel versehen zu sein, gelöscht wird, ist der Confiscation unterworfen.

8.

Wenn das Schiff vollständig gelöscht hat, wird dasselbe von einem Zollbeamten visitirt. Etwaige Verlader können danach schriftlich die Erlaubniß nachsuchen, Waaren einladen zu dürfen. Das Gesuch muß eine genaue Angabe der Waaren-Gattung enthalten und mit Einladungs-Order an den Schiffsführer begleitet sein, welche dem Betreffenden gestempelt zurückgeliefert wird, wonach dieser die darauf lautenden Güter an Bord schicken kann. Waaren, welche ohne eine solche gestempelte Einladungs-Order am Bord oder auf dem Wasser betroffen werden, sind der Confiscation verfallen.

9.

Waaren, welche am Bord nicht empfangen werden und demgemäß retourniren müßen, sind vor dem Anslandbringen einer Untersuchung an der Zollen-Brücke unterworfen.

10.

Sobald eine ausgehende Ladung vollständig am Bord sich befindet, hat der Führer des Schiffes, oder dessen Commissionair, ein Manifest darüber einzureichen, welches ein genaues und vollständiges Verzeichniß über Nummer, Marke, Gewicht und Inhalt jedes eingeladenen Collis enthält.

11.

Keine Waaren dürfen in Prahmen oder Böten an Bord gebracht noch anderswo aus solchen gelöscht werden als an den zu diesem Behufe von dem Zollamt autorisirten Brücken, und zwar nur zwischen Sonnen-Auf- und Sonnen-Untergang, Sonn- und Festtage ausgenommen.

12.

Keine Waaren dürfen ohne besondere Erlaubniß von einem Schiffe nach einem andern gebracht werden.

13.

Sämmtliche Prahme oder Böte, welche Güter von oder nach einem Schiffe bringen sollen oder wollen, müssen am Zollamte angemeldet werden, wo denselben eine an einer leicht bemerkbaren Stelle mit englischen und chinesischen Zahlen anzubringende Nummer zugetheilt wird. Ohne besondere jedesmalige Erlaubniß darf kein Boot zum Laden noch zum Löschen benutzt werden.

14.

Ladungs-Empfänger und Verlader sind verpflichtet, schnellmöglichst dem Zollamt ein Memorandum ihrer schuldigen Zollbeträge abzufordern, welche alsdann an die Haikwan-Bank gegen eine in chinesischer Sprache gedruckte Quittung zu entrichten sind; letztere wird am Zollamt gegen eine gedruckte englische Quittung umgetauscht, die bei Ausclarirung des Schiffes wieder abgeliefert werden muß. Der Einfuhrzoll ist zur Zahlung fällig, sobald die Waaren ans Land, der Ausfuhrzoll, wenn dieselben an Bord gebracht werden. Irrthümer in den Aufgaben des Gewichts und des Werths sind spätestens innerhalb 24 Stunden nach resp. Einladung oder Löschung der Waaren zu berichtigen. Die Hafengelder sind fällig, wenn das Schiff entweder 48 Stunden auf dem Ankerplatz gewesen ist, oder einen Theil seiner Ladung gelöscht hat.

15.

Wenn ein Schiff ausclarirt zu werden wünscht, werden alle betreffenden gestempelten Aus- und Einladungs-Ordres, wie auch das ein- oder ausgehende Manifest untersucht, und wird, wenn dieselben richtig befunden und sämmtliche Abgaben gezahlt sind, dem Schiffe ein Clarirungs-Certificat ausgefertigt, wonach dasselbe zum Rück-Empfang seiner Papiere berechtigt ist und unbehindert segeln darf.

Certificate solche Waaren betreffend, welche nach einem chinesischen oder einem fremden vertragsmäßigen Hafen wieder ausgeführt werden sollen, sind am Zoll-Comptoir zu haben; dasselbe ist täglich, Sonn- und Festtage ausgenommen, von 10 bis 4 Uhr geöffnet.

II.

Bericht

des

Obrist-Lieutenants Neal, Großbritanischen Legationssecretairs zu Peking.

d. d. 20. December 1861.

Es ist meine Absicht, in vorliegendem Bericht, bezüglich des britischen Handels in den 9 neuen, laut des Vertrags zu Tientsin von 1858 und der darauf folgenden Convention zu Peking vom 24. October 1860 dem britischen Handelsverkehr geöffneten Häfen, alle diejenigen Aufschlüsse mitzutheilen, welche bisher aus zuverlässigen Quellen haben geschöpft werden können.

Die neuen Häfen heißen:

1. Chinkiang.
2. Kiukiang.
3. Hankou.
4. Niuchuang.
5. Tangchau.
6. Tientsin.
7. Taiwan (Formosa).
8. Chauchau (Swatau).
9. Kiungchau (Hainan).

Indem ich dieselben in der hier gegebenen Folgereihe vorführe, bemerke ich nur, daß die drei erstgenannten, nämlich Chingkiang, Kiukiang und Hankou, an dem China von Osten nach Westen durchströmenden großen Flusse Jangtzekiang belegen sind, und daß denselben nunmehr im Handelsverkehr die Bezeichnung „die Jangtze-Häfen" beigelegt worden ist. Die übrigen sind an der Meeresküste oder in deren Nähe belegen.

Die Jangtze-Häfen wurden Anfang dieses Jahres (1861) dem Handel geöffnet, also bevor noch solches dem Vertrag gemäß gefordert werden konnte, weil laut dieses letzteren der Zutritt zum Flusse nur dann gestattet sein sollte, wenn der noch in diesem Augenblick an den Küsten desselben wüthende Aufruhr durch die kaiserlichen Truppen gedämpft und die Ordnung wieder hergestellt sein würde; der fremde Handel war jedoch bezüglich der Strecke bis Chingkiang dieser Beschränkung nicht unterworfen.

Der großbritanische Minister zu China erreichte indessen, wie bereits oben erwähnt, in Verbindung mit dem Prinzen Kung die Genehmigung der chinesischen Regierung behufs unmittelbarer Eröffnung sämmtlicher drei Häfen.

Der Jangtze-Fluß wurde in der britischen Handelswelt bereits lange als die Haupt-Pulsader des chinesischen Handels betrachtet, und die freie Schifffahrt auf demselben war daher der Gegenstand eines lebhaften Wunsches, indem es als unmöglich erachtet wurde, ohne diese eine völlige Entwickelung unseres Handels mit dem chinesischen Kaiserreich zu erlangen. Dieser Wunsch wurde endlich, nebst mehreren Einräumungen von nicht geringerer Wichtigkeit, durch den Tractat in Tientsin von 1858 erfüllt.

Trotz der augenscheinlichen Handelsvortheile, welche der freie Zutritt der britischen Kaufleute und Schiffe zu dem Innern China's, jenen stolzen Fluß hinauf, mit sich führen mußte, besaß man jedoch nur sehr geringe Aufschlüsse über diejenigen Vortheile, welche die verschiedenen an den Ufern dieses Flusses belegenen größeren und kleineren Städte beziehungsweise dem Handel darboten. Etliche derselben, namentlich am südlichen oder linken Ufer, darunter Nanking, Hauptstadt der Provinz Kiangsu, waren eine Zeitlang in Händen der Aufständischen gewesen, und eine blühende Stadt, gestern noch im Besitze der kaiserlichen Truppen, wurde heute von den Insurgenten genommen, welche keine Spur des früheren Reichthums zurückließen, ja sogar nur wenige der Einwohner schoneten.

Während des zwischen der Unterzeichnung des Tractats zu Tientsin 1858 und dessen Notification liegenden Zeitraums, entschloß sich daher Jarl Elgin den Fluß hinauf zu segeln, um mittelst persönlicher Beobachtung und Untersuchung sich mit dem wirklichen Zustande und den Wohlstandsquellen der Städte bekannt zu machen, welche dem Flusse entlang bis zu Hankou, der festgestellten Grenze, belegen sind. Seine Excellenz fuhren mit Ihrer Majestät Schiff „Furious", von einer Flotille Kanonenböte begleitet, und nachdem die Expedition Hankou, welches in einer Entfernung von etwa 677 Meilen*) von Shanghai liegt, erreicht und die wichtigsten an beiden Ufern des Flusses belegenen Städte besucht hatte, retournirte selbige nach einer achtwöchigen Abwesenheit den 1. Januar (1861).

Nachdem die wieder aufgenommenen Feindseligkeiten durch die Ratification des Tractats zu Tientsin und der Convention zu Peking vom 20 Octbr. 1860, mittelst welcher dem Großbritanischen Reiche noch fernere Handelsvortheile eingeräumt wurden, nunmehr beendigt waren, wurde eine abermalige Expedition, den Jangtzefluß hinauf, als in hohem Grade nützlich und zweckmäßig erachtet; und nachdem der Vice-Admiral Sir James Hope, in Verbindung mit Ihrer Majestät Minister, es übernommen hatte, diese Expedition persönlich zu leiten, ging selbige den Fluß hinauf bis Yohchau, welches 157 Meilen höher

---

*) Sämmtliche Längenmaße sind englische.

hinauf liegt als Hankou, der höchste bisher untersuchte Punkt. Die Häfen Kiukiang und Hankou wurden nach genauerer Untersuchung für die Errichtung von Consulaten und Eröffnung des Handels ganz besonders geeignet befunden. Die Expedition begleiteten Mr. H. S. Parkes und diejenigen Consular-Beamte, welche von Ihrer Majestät Minister dazu auserſehen waren, in den verschiedenen etwa zu wählenden Häfen ihren Aufenthalt zu nehmen, wie auch drei britische Kaufleute, welche von der Handelskammer zu Shanghai entsendet waren, um über die Handelsverhältnisse der verschiedenen von der Expedition etwa zu besuchenden Plätze Bericht abzustatten.

Die Entfernung der wichtigsten Plätze und Städte von Shanghai stellte sich folgendermaßen:

Bis Chinkiang	138	Seemeilen.
„ Nanking	182	„
„ Kiukiang	433	„
„ Hankou	570	„
„ Yohchau	727	„

Das Ergebniß dieser Expedition war die definitive Wahl der Häfen von Chinkiang, Kiukiang und Hankou, als die für obigen Zweck meist geeigneten. Die Consularbeamten wurden in aller Form eingesetzt, die britische Flagge auf ihren Wohnungen aufgezogen, und die gedachten Häfen, unter Beobachtung besonderer von Ihrer Majestät Minister und der kaiserlich chinesischen Regierung gemeinsam festgestellter Vorschriften, dem Handel officiell geöffnet.

Es dürfte hier angemessen sein, jeden dieser Häfen der Reihe nach vorzuführen, um eine zusammenhängende Darstellung aller derjenigen Aufschlüsse geben zu können, die ich, bezüglich ihrer gegenwärtigen Verhältnisse, ihrer Handelsfähigkeiten und der muthmaßlichen zukünftigen Aussicht jedes einzelnen unter ihnen, aus verschiedenen Quellen geschöpft habe.

Chinkiang.

Diese Stadt liegt in der Provinz Kiangsu an dem rechten, südlichen Ufer des Jangtze-Flusses, unweit des Ausflusses in den großen Kanal, in einer Entfernung von 138½ Seemeilen von Shanghai. Chinkiang wurde durch die kaiserlichen Truppen wiedererobert und ist seit Ende des Jahres 1857 in deren Besitz verblieben; die Stadt soll aber während der fünfjährigen Occupation durch die Insurgenten in eine klägliche Lage gerathen sein. Ein zeitweiliger gänzlicher Stillstand im Handel ist eine nothwendige Folge davon gewesen, daß das Hauptquartier der Insurgenten sich in fast unmittelbarer Nähe, in Nanking, den Fluß etwa 45 Meilen weiter hinunter, befand;

die Lage der Stadt aber, mit ihrer Communication nach Osten und Westen mittelst des großen Flusses, und nach Norden und Süden mittelst des großen Canals, scheint darauf hinzuweisen, daß dieselbe sich ganz vorzüglich als Haupt-Stapelplatz für den Handel eignen müsse, wenngleich letzterer augenblicklich durch die in jenem District noch immer hausenden Insurgenten ziemlich gelähmt erscheint; die Stadt würde sich jedoch schnell wieder emporschwingen, wenn das Vertrauen der eingebornen Kaufleute durch Ausrottung der gesetzlosen Räuber befestigt würde, welche nunmehr jene einst so blühenden Gegenden verheeren und zerstören.

Die Anwesenheit Fremder auf diesen zum Theil verlassenen Schauplätzen vormaliger Betriebsamkeit wird jedoch hoffentlich die Handelsströmungen längs den Ufern dieses stolzen Flusses bald wieder in Bewegung bringen, indem dieselbe aufs Neue sonnige Strahlen commerziellen Unternehmungsgeistes um sich herum erglänzen läßt und bis zu einem gewissen Grade den eingebornen Kaufleuten, wenn nicht physischen, so doch wenigstens moralischen Schutz anbietet.

Als der britische Consul in Chinkiang erschien, zeigte sich der dortige Gouverneur in jeder Beziehung sehr geneigt, alles Mögliche zu thun, um einerseits dem künftigen fremden Consul einen guten Empfang zu bereiten und andererseits die eingebornen Kaufleute, welche sich nach den größeren Nachbarstädten geflüchtet hatten, behufs eines freien Verkehrs mit den Fremden zur Rückkehr nach Chinkiang zu ermuntern. Es wurde dies in seiner Proclamation besonders stark hervorgehoben.

Aus den diesem Berichte beigegebenen Verzeichnissen wird erhellen, wie groß der Handelsumsatz gewesen, welcher im Laufe der sechs ersten Monate seit Eröffnung dieses und der beiden anderen Häfen am Jangtze-Flusse thatsächlich stattgefunden hat.

Als der Consul im Februar 1863 in Chinkiang anlangte, nahm derselbe vorläufigen Aufenthalt in einem auf einer Anhöhe am Flußufer anmuthig belegenen Tempel; es zeigte sich jedoch bald, daß die in der Nähe auf dem Flusse, Chinkiang gegenüber, belegene Insel „Silver-Island" aus vielfachen Gründen sich weit besser als Amtswohnung des Consuls und, wenigstens vorläufig, als Aufenthaltsort der ganzen fremden Gesellschaft eigne. Die örtlichen chinesischen Behörden gingen bereitwillig hierauf ein, säuberten die Insel von den gefährlichsten Persönlichkeiten, und einige der besten Häuser wurden entsprechend ausgebessert, um für den Consul und die fremden Bewohner gemiethet werden zu können.

Es heißt, die Insel habe drei Meilen im Umkreise und enthalte eine hinlängliche Anzahl Wohnungen, um eine kleinere fremde Handelsgesellschaft aufzunehmen, nebst reichlichen Packhausräumlichkeiten für den augenblicklichen

Bedarf des Hafens. Außer dieser Ordnung aber wurde in Chinkiang Sicherheits halber, Namens der großbritanischen Regierung, zur künftigen Benutzung für den Consul Ihrer Majestät und andere britische Unterthanen ein hinlänglicher Bauplatz gemiethet, welcher inclusive eines Hügels von 6 Acres ein Areal von 44 Acres umfaßte.

Kiukiang.

Diese Stadt ist am rechten Ufer des Flusses belegen, 295 Meilen höher hinauf als Chinkiang. Sie ist der erste Ort auf dieser Strecke, welcher die Spuren eines gewissen Wohlstandes zur Schau trägt. Die Einwohner sind gut gekleidet, und der Handel scheint im Aufblühen begriffen. Die Vorzüge dieser Stadt bezüglich des Handels leuchten aus nachstehenden Umständen hervor:

Sie beherrscht in der That die Schifffahrt auf dem Poyang-See, und ist mittelst mehrerer Fluß-Verzweigungen mit Shanghai verbunden, wiewohl die Nähe der Rebellen in Nanking, welche zwischen Chinkiang und Suchau die Ufer des großen Kanals, in welchen jene Flußverzweigungen ausmünden, verwüsten, augenblicklich den Handel auf diesen Canälen bedeutend lähmt.

Britische Baumwoll-Manufacturwaaren, bisher von Kanton durch „Meiling Paß" eingeführt, wurden in der Stadt verkäuflich befunden, während Hanf, Thee und andere Bedarfsgegenstände sich als gute Export-Artikel herausstellten.

Der Fluß bei Kiukiang bietet einen guten Ankerplatz, in einer Tiefe von 9 Faden war kein Grund zu finden. Das Klima ist gesund und die Lage malerisch, indem die Stadt von Kalksteinhöhen und gut gebautem Land umgeben ist. Dem Vernehmen nach soll in der Nähe Wildpret, darunter Wildschweine und Hirsche, in Ueberfluß vorhanden sein.

Um aber auf den Poyang-See zurückzukommen, so ist die Hauptbedeutung dieser Stadt und ihres Hafens in commerzieller Beziehung durch die Lage derselben an der Mündung jenes centralen Landsees verursacht worden. Hier ergießen sich Flüsse und Flußarme aus den schwarzen und grünen Thee-Districten, wie aus den mineralischen und fruchtbaren Gegenden gegen Südost, Süd und West, nachdem dieselben die reichsten und fruchtbarsten Gegenden des Kaiserreichs durchströmt. Dieser See, zuvor noch nie von einem fremden Schiffe besucht, wurde im März 1861 von Ihrer Majestät Kanonenboot „Havoc", mit dem Chef des britischen Consulats in Kiukiang, Herrn Hughes, am Bord, wenigstens theilweise untersucht. In Hukau, Kiukiang gegenüber, wurde ein Lootse genommen, und der „Havoc" steuerte den etwa eine Meile breiten in dem See mündenden Kanal hinauf.

Nachdem die kleinere Stadt Nankangfu passirt worden, erreichten sie den wichtigeren Ort Wuchung, etwa 40 Meilen von der Mündung des Kanals entfernt. Wuchung liegt auf einer Insel zwischen den Armen eines in den See sich ergießenden Flusses, und ein Kanal in einer Breite von 500 Yards und einer Länge von 8 Meilen führt dorthin. Gedachter Kanal ist, bei einiger Vorsicht, schiffbar bis an die Stadt für Schiffe nicht über 12 Fuß tiefgehend. Zu beiden Seiten der Flußarme fanden sich chinesische Junken in großer Anzahl, und ein weit regeres Leben schien hier vorherrschend, als in den meisten großen Städten am Jangtze-Flusse. Wuchung ist eine unbefestigte Stadt mit nur wenig Einwohnern, aber diese waren, mit Ausnahme der gelehrten Classen, fast ausschließlich Kaufleute. Die Stadt hatte während der Jahre von 1853 bis 1856 viel durch die Rebellen gelitten, jedoch schien gegenwärtig ein Wiederkommen dieser letzteren nicht zu befürchten zu sein. Drei oder vier sehr belebte Straßen waren voll netter Läden und Magazine. Fast alle öffentlichen Gebäude waren durch die Aufständischen zerstört worden, einige derselben werden jetzt aber in sehr kostspieliger Weise wieder neu aufgebaut, so z. B. der provinzielle Versammlungssaal (Provincial Assembly Hall) der Kaufleute von Hunan und Hupeh. Die Thee-Junken von Ninchau kommend passiren Wuchung auf dem Wege nach Hankou, und Böte aus Kuangsin, der Gegend, wo sich der große Theemarkt (Hukau) befindet, laufen hier mit ihren Ladungen von Thee, „Joß" Papier u. dgl. an, neue Ladungen von Tabaksblättern und anderen Artikeln wieder mitnehmend. Der für den Markt zu Hankou bestimmte Hukau-Thee wird hier aus den Böten in größere, für die stürmische Schifffahrt auf dem Poyang-See und den großen Fluß entlang besser sich eignende Junken umgeladen.

Die berühmten kaiserlichen Porzellan-Fabriken zu Kingtechen, in Tanchaufu südöstlich vom Poyangsee, vor etwa 800 Jahren errichtet, welche zur Zeit des Jesuiten Père d'Entrecolle (vor etwa 150 Jahren) 3000 Schmelzöfen besaßen und 1,000,000 Menschen beschäftigten, bestehen allerdings noch, wenngleich in kleinerem Styl. Diese Fabriken liefern einen Theil des ordinäreren Porzellans, welches über Wuchung nach den umliegenden Gegenden, nach Kanton und von da nach Indien und dem indischen Meer geht. Zwischen gedachter Stadt und dem etwa 50 Meilen entfernten Nanchangfu, herrscht ein reger Handel mit Manchesterwaaren, und Producte aus Kanton werden durch den Meiling-Paß hergebracht; dieselben werden in Nanganfu im südlichen Kiangse in Böte geladen, und von da direct nach Nanchangfu und Wuchung verschifft. Dem Vernehmen nach soll vormals, bis der Taeping-Aufruhr entbrannte, zwischen letztgedachter Stadt und Nanking ein lebhafter Handel auf dem Jangtze-Fluß stattgefunden haben.

Der „Havoc" konnte wegen des niedrigen, nur 7 Fuß tiefen, Wasser-

stands im Kanal die Hauptstadt der Provinz, Nanchangfu, nicht erreichen; derselbe kehrte daher nach Wuchung zurück, und setzte seine Untersuchungen in Betreff des Sees fort, dessen Oeffnung sich nur zeigt, wenn man die Stadt Tuchung passirt. Der See erstreckt sich von Süd nach Süd=Ost; die Tiefe desselben erwies sich durchgängig als ziemlich gering, aber eine tiefe Rinne läuft gegen Süd=West, in der Richtung von Tanchaufu. Wegen der kurzen Zeit jedoch, welche der Expedition zugemessen worden, und der Unmöglichkeit tüchtige Lootsen zu bekommen, war der „Havoc" außer Stande die zahlreichen an den Ufern des Sees belegenen Städte anzulaufen und retournirte somit nach seiner Station bei Kiukiang.

Was indessen von jenem schönen etwa 70—90 Meilen langen und 20 Meilen breiten See gesehen worden, genügt vollends um die Behauptung zu rechtfertigen, daß derselbe, als Mittelpunkt des Handels, im Besitze seltener natürlicher Vortheile ist. An den Küsten liegen zahlreiche Städte, woselbst die eingebornen Kaufleute des Binnenlandes schon von jeher die Producte der umliegenden Gegenden zu sammeln und zu lagern pflegten. Den fremden Kaufleuten erschließt sich hier ein ausgedehnter Markt für den Tauschhandel, welcher bisher sich auf die denselben ausschließlich als ihr Monopol betrachtenden eingebornen Kaufleute der Seehäfen beschränkte. Und zur Vervollständigung dieser Vortheile werden aus den nahen Minen Kohlen, welche sich für den Bedarf der Dampfschiffe ganz vorzüglich eignen und deren Preis 6 Dollars per Ton nicht übersteigt, in Böten direct an die Ufer des Sees gebracht.

Es scheint daher gegründete Hoffnung vorhanden zu sein, daß diese fruchtbare und productenreiche Gegend, welche bisher den fremden Agenten und Schiffen verschlossen war, demnächst, wenigstens bezüglich der wichtigeren chinesischen Waarengattungen, sich als neuer und vortheilhafter Markt für den Tauschhandel gestalten werde.

Als einleitende Vorbereitung für den durch die Eröffnung des Jangtze=Flusses mit China in Aussicht gestellten britischen Handel, sind bekanntermaßen gegenwärtig verschiedene Dampfschiffe von geringem Tiefgange im Bau begriffen, ausdrücklich für die Schifffahrt auf gedachtem Flusse nebst einigen von dessen Nebenflüssen und Seen bestimmt.

Bezüglich dieser Dampfschiffe ist zu erinnern, daß bisher nur zwei der britischen Handlungshäuser in China, nämlich Jardine Matheson & Co. und d. HH. Dent & Co. im Stande waren, die außerordentlich großen Kosten zu tragen, welche an den chinesischen Küsten mit der Unterhaltung von Privat=Dampfschiffen verbunden sind, und wozu der hauptsächliche Grund die hohen Preise der von England importirten Kohlen; weder die von Japan noch von der Insel Formosa eingeführten Kohlen haben hierin irgend eine Veränderung hervorgerufen. Da indessen jetzt bekannt geworden, daß, wie bereits erwähnt,

an verschiedenen Stellen am Jangtze-Flusse und am Poyang-See sich reichhaltige Kohlenminen finden, werden selbstverständlich auch andere britische Handlungshäuser private Dampfschifffahrten auf den dem Handel nunmehr geöffneten Flüssen und Seen ins Leben rufen. Bezüglich der Schifffahrt auf dem Poyang-See scheint die Anwendung von Dampfschiffen dort eben so erwünscht, wie auf dem Jangtze-Flusse, indem letzterer theilweise auf den Wasserstand jenes über 300 Meilen vom Meer entfernten Sees influirt; außerdem wüthen in gedachtem See manchmal harte Stürme, welche nicht selten das Verunglücken einer Menge chinesischer Junken im Gefolge haben.

Schließlich ist der Vortheil nicht zu unterschätzen, welcher durch die Anwesenheit britischer Schiffe in den geöffneten Jangtze-Häfen den britischen Handelsinteressen dadurch in Aussicht gestellt worden, daß nunmehr eine freie Wahl der Transportmittel sich dem so sehr emporblühenden Ein- und Ausfuhrhandel mit jenen Gegenden darbietet, welcher bisher in inländischen Böten die sich kreuzenden Flüsse entlang nach Shanghai geführt wurde; da dieser Transporthandel keiner Concurrenz von Seiten fremder Schiffe unterworfen war, wurde derselbe von den Eingebornen monopolisirt, welche selbst dessen Bedingungen und Taxen feststellten.

Das in Kiukiang abgetretene Grundstück, wegen seiner von zwei Seiten von Wasser umgebenen hohen Lage in der von dem Hauptflusse und der Lungkai-Bucht gebildeten Ecke gewählt, wurde durch einen sehr günstigen von Seiten des Vermiethers nicht kündbaren Miethe-Contract gebührend gesichert. Die Ausdehnung dieses Grundstücks längs dem Flusse beträgt 1,650 Fuß, die Breite desselben 660 Fuß, der Flächeninhalt 25 Acres. Das Areal ist in 30 kleinere Theile gestückt worden, zu welchen sich sofort eben so viele Liebhaber meldeten.

Hankou.

Diese Stadt liegt auf einer durch Anschwemmung hervorgebrachten Ebene am nördlichen oder linken Ufer des Jangtze-Flusses, 137 Meilen höher hinauf als Kiukiang und in einer Entfernung von 677 Meilen von Shanghai; sie ist die bedeutendste und wichtigste der drei Consular-Stationen, welche dem Handel auf dem Jangtze-Flusse geöffnet worden. Hankou wird im Allgemeinen als Central-Stapelplatz des chinesischen Handels betrachtet; es hat Schifffahrts-Verbindungen mittelst des Jangtze-Flusses und seiner Nebenflüsse, deren einige sich in den Tungting-See ergießen. Der vom Nordwest kommende Han-Fluß vereinigt sich hieselbst mit dem Jangtze-Flusse und ist schiffbar bis an die gleichnamige 250 Meilen von der Mündung desselben belegene Stadt. Hier werden auch die von und nach Peking und Tientsin geführten Waaren in andere Schiffe verladen.

Grade gegenüber, an dem südlichen oder rechten Ufer, liegt die sehr wichtige Stadt Wuchung, Residenz des Vicekönigs, über die wir untenstehend eine kurze Beschreibung geben, nebst dem an Hankou grenzenden Städtchen Hangyang; das Ganze bildet eine Gruppe von Städten, welche nur ein einziges großes Areal menschlicher Wohnungen ausmachen würden, wenn dieselben nicht von dem großen Flusse und dem Nebenflusse Han durchschnitten wären.

Hankou, an dem Verbindungspunkte des Han- und Jangtze-Flusses belegen, dehnt sich in der Länge einer Meile längs dem linken Ufer des großen Flusses aus und von da ab dem linken Ufer des Han-Flusses entlang; in dem letztgedachten Theile der Stadt findet sich der sicherste Ankerplatz, und deshalb gewöhnlich von Schiffen aller Gattungen überfüllt. Die Ufer des Flusses liegen höher als das dahinter belegene Land, weshalb die nächste Umgegend, bis etwa eine Meile von der Stadt entfernt, während der Zeit von Juli bis October unter Wasser steht; aus diesem Grunde wird das Land auch nicht regelmäßig gebauet, und ein Mal alle vier Jahre pflegen große Ueberschwemmungen sich einzustellen, durch welche die Einwohner nach höher belegenen Oertern getrieben werden. Das Klima soll jedoch recht gesund sein. Hankou ist zwar eine unbefestigte Stadt, doch findet sich an dem östlichen Ende desselben ein kleines Fort mit einem Graben. Die Straßen sind zahlreich und von bester Beschaffenheit. Die Stadt selber gewährt den Anblick eines großen Stapelplatzes. Britische Baumwoll-Manufacturwaaren sind hier schon längst bekannt gewesen, indem dieselben von Kanton eingeführt wurden. Auch ist hier der Markt für die mineralischen Producte Szechuen's, und das inländische Opium, welches in West-Szechuen und der Provinz Hupeh wächst, wird hier in bedeutenden Quantitäten und zu weit billigeren Preisen, als das auch im Markt vorhandene indische (Malwa) Opium verkauft.

Der inländische Handel mit den Districten West von Hupeh und Szechuen soll dem Vernehmen nach sehr bedeutend sein. Der Preis, zu welchem britische Baumwollwaaren in den Läden Honkous feil geboten werden, scheint den allgemein verbreiteten Glauben zu widerlegen, daß der Transito-Zoll von Kanton ungemein hoch sei. Durch einen Vergleich zwischen den Preisen der inländischen grauen Baumwollwaaren und denen der britischen Baumwoll-Manufacturwaaren, gelangten die kenntnißreichen Kaufleute, welche die Expedition begleiteten, zu dem Resultat, daß der Preis der erstgenannten Waarengattung keineswegs ein niedriger zu nennen sei. Man erwartet zuversichtlich, daß demnächst sämmtliche Theesendungen von Hupeh nach Hankou gebracht werden, um von dort deren Verschiffung zu bewerkstelligen. Wenn erst die angrenzenden Districte nicht mehr von den Rebellen heimgesucht werden, wird durch die Fahrt den großen Fluß entlang der Theetransport nach Shanghai nicht nur weit schneller, sondern auch bedeutend billiger werden (8 Taels pr.

Pikul), als wenn der Thee in inländischen Böten durch die Flußverzweigungen des Binnenlandes nach dort geführt würde.

Indessen ist gegründete Aussicht vorhanden, daß die Thee-Kaufleute in den Hupeh-Districten nicht allein den Weg nach Hankou einschlagen werden, sie werden denselben auch über den Tungting-See verlegen. Gedachter See, angeblich 220 Meilen im Umkreise, nimmt mehrere vom Süden kommende Flüsse in sich auf, welche von hier aus ihren Weg nach dem Jangtze-Flusse finden, und dient als Sammelplatz für die zahlreichen Thee-Ladungen und andere Producte, die in den einheimischen Junken, welche die Flüsse dieses reichen und ausgedehnten Districts des mittleren Chinas befahren, nach dort versandt werden. Südlich von diesem See liegen einige Hügel, auf welchen ein Thee von ausgezeichneter Qualität wächst; derselbe wird für den eigenen Bedarf des Kaisers verwendet und hat einen angeblichen Werth von einer Guinee pr. Pfund, ist jedoch nicht käuflich zu haben. Gegen Westen sind große Holzungen, gegen Süden ausgedehnte Districte, in denen der schwarze Thee gedeiht.

Hier ist in der That das Land der Binnen-Seen; denn von der östlichen Seite des Tungting-Sees, in einer Ausdehnung von etwa 158 Meilen gegen Ost und West, und von etwa 80 Meilen gegen Nord und Süd, durchschneidet der Jangtze-Fluß eine Reihe fast unmittelbar an einander grenzender Seen; diesem Umstande verdanken die Provinzen Hupeh und Hunan ihre Namen, welche resp. „Nord und Süd von den Seen“ bedeuten.

Wenn sowohl die fremden als einheimischen Kaufleute den Thee und andere Erzeugnisse dieser ausgedehnten Gegenden nach Hankou bringen, als dem bequemsten Platze für den Tauschhandel und die Verschiffungen, ist selbstverständlich Aussicht vorhanden, daß dadurch seiner Zeit ein Weichen der Theepreise bewirkt werden wird, wenn der Thee an die Consumenten in Großbritanien gelangt. Yauchau, an der Mündung des Sees belegen und in einer Entfernung von 157 Meilen von Hankou höher am Fluß hinauf, ist von theebewachsenen Gegenden umgeben. Die Stadt wurde in den Jahren 1853, 1855 und 1857 von den Rebellen genommen und liegt jetzt ziemlich danieder, doch dürfte durch die vorzügliche Lage derselben das Wiederaufblühen des vorigen Wohlstandes unter glücklicheren Umständen gesichert sein. Es war dies der höchste Punkt den Jangtze-Fluß entlang, den die Expedition des Sir James Hope während dieses Frühjahrs erreichte; aber der in diesem Berichte wiederholt erwähnte Taeping-Aufstand macht unglücklicher Weise die völlige Entwickelung aller wahrscheinlichen Erwartungen bezüglich des ausgedehnten Ein- und Ausfuhrhandels in den dem Fremden-Verkehr geöffneten Häfen des Jangtze-Flusses davon abhängig, in wie fern die kaiserliche Regierung Kraft genug besitzen wird, durch weise Organisation und Vertheilung der Kriegsstärke den einge-

bornen Kaufleuten, wenigstens in den größeren Handelsstädten, Schutz zu gewähren und Vertrauen einzuflößen. Während dieses Frühjahrs (März 1861), zur selben Zeit als Sir James Hope die Expedition den Jangtze-Fluß hinauf begleitete und die britischen Consular-Agenten in ihre Aemter eingeführt wurden, entstand einst in Hankou ein panischer Schrecken durch ein allgemein verbreitetes Gerücht von dem Heranmarsch der Rebellen; man kann sich von einem derartigen Schrecken keine Vorstellung machen, ohne in China selbst Augenzeuge solcher Scenen gewesen zu sein. Man erwartet zwar einige Verwirrung, wenn die Linien einer Armee gänzlich gesprengt und letztere nun, nachdem sie sich der Feldbagage entledigt, einem befestigten Orte zueilt oder eine vortheilhaftere Stellung einzunehmen sucht; hier aber ist der europäische Beobachter Zeuge davon, wie die zahlreichen Einwohner einer blühenden chinesischen Stadt, Greise und Weiber, Kinder, Lahme und Kranke, Alle wirr durch einander aus den Straßen hervorströmen, nicht wissend wo eine Zufluchtsstätte suchen. Während solcher Scenen reift der Selbstmord. Die Nachbardörfer stehen bereits in Flammen, die Rebellen können mit jedem Augenblicke erwartet werden, jegliche Rettung erscheint unmöglich. Doch darf man hieraus keineswegs die Schlußfolgerung ziehen, daß jene Furcht aus gänzlichem Mangel des chinesischen Bürgers an physischem und moralischem Muth entspringe. Als Vater und Gatte hat er vernünftigen Grund mit allen den Seinigen die Flucht zu ergreifen; denn die abscheulichen Mörder, aus denen die Taeping-Legion besteht, tödtet Alle, welche ihnen grade in den Wurf kommen, und zwar nicht nur in der Hitze des Kampfes, sondern systematisch und kaltblütig; die Minderjährigen beider Geschlechter, welche etwa dem Verderben entronnen, sind nur behufs Einreihung unter die Rebellen mit dem Leben davon gekommen.

Bei einer späteren Gelegenheit, (d. h. im Monat Juni d. J.) brachte eine Depesche die Nachricht nach Hankou, daß Wuchunghin, etwa 60 Meilen von Hankou entfernt, von den Rebellen genommen sei, welche jetzt gegen Wuchungfu, eine befestigte Hankou gegenüber belegene Stadt, marschirten. Die Vornehmsten der Einwohner, mit dem Vicekönig vorauf, flüchteten sich von Wuchung über den Fluß nach Hankou; da erstere Stadt befestigt und mit einer kaiserlich chinesischen von panischem Schrecken ergriffenen Garnison belegt war, erwartete man, daß die Rebellen erst diesen Platz angreifen und die Besatzung niedermetzeln würden, um darnach ungestört Hankou plündern und zerstören zu können. Die Kaufleute und die vornehmeren Einwohner aber flüchteten sich ebenfalls eiligst von Hankou in die naheliegenden Districte, wiewohl die Stadt eine Besatzung von 6000 Mann kaiserlicher Truppen hatte und ca. 20,000 Mann in der Umgegend standen. Die zahlreichen Junken zogen den Hanfluß hinauf oder entfernten sich durch die verschiedenen Flußverzweigungen, und die Europäer, welche soeben angelangt waren, um diesen blühenden Ort zu unter-

suchen, befanden sich plötzlich in einer verlassenen Stadt. Der Consul Ihrer Majestät in Hankou berichtete indessen, daß im Laufe der Monate Juni und Juli einige Kaufleute wiedergekehrt seien; dieselben fühlten sich ermuthigt durch die Anwesenheit der europäischen Kaufleute, welche bereits von 20 „Hongs" Besitz ergriffen und trotz der herrschenden Verwüstung mit sammt ihren auf £ 300,000 geschätzten Waaren ruhig in der Stadt ausgeharrt hatten; es befanden sich darunter 13 Filialgeschäfte der großen britischen Handlungshäuser, welche längere Zeit in China etablirt gewesen. Im August hatte der Handel sich wieder etwas gehoben.

Die Stadt Wuchungfu, Hankou gegenüber, ist die Hauptstadt der Provinz Hupeh und Residenz des Vicekönigs sowohl dieser Provinz als der Provinz Hunan. Wuchungfu ist eine Festung, innerhalb deren Wälle sich eine Felsenhöhe befindet, welche eine Aussicht über das umliegende Terrain gestattet. Durch eine Oeffnung in gedachter Felsenhöhe läuft eine der Hauptstraßen unter einem Glockenthurm hinweg. Die Stadt umfaßt einen Flächenraum von etwa 14 □Meilen. Die Läden der Hauptstraßen sind gut versehen, und außer den „Yamunen" oder öffentlichen Comptoiren, ist dort ein Confucius-Tempel und ein Examinations-Saal mit kleinen je 2 Fuß im Diameter haltenden Verschlägen für 1000 Candidaten. Hanyang, am Jangtze-Flusse belegen und von Hankou nur durch den Han-Fluß getrennt, ist nur eine kleine Stadt, welche weder in militairischer noch commercieller Beziehung ein besonderes Interesse darbietet; ein Felsenrücken, welcher die Stadt durchläuft, dient den Einwohnern während der Ueberschwemmungsperiode als Zufluchtsort. Es unterliegt zwar keinem Zweifel, daß die erwähnten drei Städte, in der Mitte Chinas fast unmittelbar neben einander an dem Zusammenlauf dreier Flüsse belegen, welche nach allen Theilen des Kaiserreichs führen, dicht bevölkert und voller Leben sind; doch läßt sich die Volksmenge der chinesischen Städte schwer genau bestimmen, indem dieselbe abwechselnd ab- oder zunimmt, je nachdem sich die rebellischen Banden nähern oder entfernen. Im Jahre 1851 schätzte der Abt Huc die Gesammtbevölkerung von Wuchungfu, Hankou und Hanyang auf 8,000,000, und im Jahre 1861 wurde von den den Jangtze-Fluß hinauffsegelnden Expeditionen die Volksmenge der gedachten Städte, die größere Anzahl der stets auf dem Wasser in ihren Böten lebenden Individuen nicht mitgerechnet, auf 3,000,000 veranschlagt.

Es bleibt nur noch zu bemerken übrig, daß das abgetretene Stück Landes, auf welchem die Wohnungen der britischen Gesellschaft in Hankou sich in einer Bälde erheben werden, im östlichen Ende der Stadt belegen ist, und zwar eine bedeutende Strecke des Flusses entlang, so daß Schiffe von bedeutendem Tiefgange mit 8 Faden Wasser in ihrer unmittelbaren Nähe längs den Ufern liegen können. Die Strecke des Flusses, welche Hankou berührt, hat

eine Länge von 6 Meilen, eine Breite von 3/4 à 1 Meile, und bietet den Schiffern einen geräumigen Platz zum Wenden. Die Lage wurde dem Mittelpunkt der Stadt so nahe gewählt, wie es die Umstände gestatteten. Da die ganze Umgegend häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt ist, war die Hauptaufgabe sich ein möglichst hoch belegenes Grundstück zu sichern; ein größerer Theil des zur Aufführung von Gebäuden bestimmten Grundes wird der Auffüllung nicht bedürfen. Das Grundstück hat eine Länge von 2,750 engl. Fuß längs dem Flusse, eine Breite von 1,210 Fuß, der Flächeninhalt desselben beträgt 76 1/2 Acres.

Ich begleite untenstehende sehr genauen Zollberichten entnommene Tabellen, welche die Ein- und Ausfuhr-Ladungen derjenigen unter britischer Flagge fahrenden Schiffe ausweisen, welche in Shanghai für die 3 Jangtze-Häfen und umgekehrt clarirt haben, von dem Tage angerechnet, an welchem dieselben im Monat März d. J. (1861) dem fremden Handel geöffnet wurden, bis Ende der nächstfolgenden 6 Monate.

Verzeichniß über Waaren, ausgeführt von Shanghai nach den Jangtze-Häfen vom März bis September 1861, mithin während der 6 ersten Monate, nachdem die gedachten Häfen dem Handel vertragsmäßig geöffnet worden.

(Ein Pikul = 133 1/3 Pfund engl.)

Bezeichnung der Waaren.	Menge der Waaren.	
Anis	Pikuls	72
Bambuspflanzen	„	36
Bêche de mer, schwarz	„	314
„ weiß	„	34
Betelnüsse	„	61
Gürtel, seidene	Dutzend	30
„ elastische	„	2,150
Teppiche	Stück	150
Brocaden, gefärbte	„	14,694
„ weiße	„	1,537
„ sortirte	„	1,000
Knöpfe, metallene	Groß	2,437
„ fein gemusterte	Pikuls	6
Kammertuch	Stück	120

Bezeichnung der Waaren.	Menge der Waaren.	
Kamelot, wollen	Stück	3,066
„ holländisch	„	130
Kampfer	Pikuls	34
Candis, Zucker	„	588
Cardemomme	„	15
Fußdecken, wollene	Stück	947
Centipedes, (Medicin)	Pikuls	7
Cattun oder Zitz	Stück	1,531
Chow-chow	Pikuls	99
Cigarren-Etuis, lederne	Stück	1,000
Tuch, japanesisches	„	1,730
„ türkisches	„	2,129
„ inländisches	„	300
Kohlen, für den Schiffsbedarf	Tons	550
Coburgs	Stück	60
Baumwolle, rohe	Pikuls	199
„ gefärbte	Stück	181
„ weiße	Pikuls	83
Cottonades	Stück	10
Baumwollstoffe, gedruckte, aus Japan	„	3,099
Cords, Canton, (dickes Baumwoll-Zeug)	„	20
Schreib- und Rechentafeln	„	106
Flor	Pikuls	5
Damast	Stück	6,926
Datteln, schwarze	Pikuls	9
Dimities	Stück	630
Domestics, graue	„	200
Drell, americanisch	„	1,200
„ gefärbt	„	25,445
Stickereien	Pikuls	580
Fächer, von Palmblättern	Stück	100
„ „ Papier	„	6,147
Federn	„	6,500
Fische, gedörrte	Pikuls	1,413
„ gesalzene	„	145
„ Schal- oder Muschelthiere	„	103
„ maids	„	9
„ Rogen	„	10

Bezeichnung der Waaren.	Menge der Waaren.	
Flanell	Stück	12
Obst, getrocknetes	Pikuls	30
Galläpfel	"	19
Gummigutt	"	1
Gaze	Stück	100
Leim, von Fischen	"	26
Waaren, inländische, aus Canton	"	7
Ingber	Pikuls	2,320
Ginseng	"	144
Glas-Camine	Stück	200
Grass-cloth, (feine Ananas-Leinewand)	"	456
" " (grobe " ")	Pikuls	20
" "	Stück	177
Flinten	"	4
Tuch oder Laken	"	104
Ziegenhaare	Pikuls	10
Schinken, geräucherte	"	21
Tücher	Dutzend	17,491
Indigo	Pikuls	18
Hausenblase	"	744
Japanesische Waaren	"	2
Baumwollen-Jeans (Satin-Gewebe)	Stück	2,040
Holz, für Kunstdrechsler (Lathe wood)	Pikuls	9
Lastings	Stück	390
Kammertuch	"	600
Blei	Pikuls	5,321
Lichee	"	41
Lakritzen	"	16
Long-ells, wollene	Stück	11,640
Handspiegel	"	230
Matten	Rollen	5
Medicin	Pikuls	2,146
"	Packete	306
Medium-cloth, wollenes	Stück	60
Stückgut	Packete	25
Champignons	Pikuls	642
Muscheln	"	24

Bezeichnung der Waaren.	Menge der Waaren.	
Nägel, eiserne	Pikuls	24
Nankin	Stück	2,374
"	Pikuls	54
Nüsse, gesalzene	"	18
Operngucker	Stück	952
Opium	Kisten	509
" Lampen	Stück	656
Orleans	"	700
Papier, grobes	Pikuls	590
" vergoldetes	Blätter	500
" Messer	Stück	20
Pfeffer, schwarzer	Pikuls	3,135
" langer	"	16
Opium-Pfeifen	Stück	40
Dielen und Bretter	Fuß	25,338
Pulver, weißes	Pikuls	2
Krabben, gedörrte	"	77
Eingemachte Sachen	"	2
Putchuk	"	251
Quecksilber	"	46
Bänder	"	3
" goldene und silberne	"	193
Sandelholz	Stück	1,663
Seegras, genießbares	"	18,470
Haifisch-Finnen, weiße	"	37
" " schwarze	"	5
" Felle	"	42
Leinewand für Betttücher	"	1,320
Shirtings, weiße	"	29,205
" gefärbte	"	500
" weiße und gemusterte	"	6,440
" gefärbte und gemusterte	"	9,153
" graue	"	125,933
Hemden, bunte	"	500
Seide, grobe	Pikuls	2
" mit Baumwolle gemischte, Japan	Stück	100

Bezeichnung der Waaren.	Menge der Waaren.	
Seiden-Waaren	Stück	790
„ „ Japan.	Pikuls	370
Lorgnets	Stück	60
Spanish-Stripes, wollene	„	4,715
Eßwaaren	Packete	1,604
Zucker, brauner	Pikuls	3,799
„ weißer	„	5,236
Tables	Packete	2
T-cloths	Stück	62,110
Tabak	Pikuls	1
Handtücher, chinesische	Stück	1,110
„ „	Pikuls	8
Geköpertes Zeug, gefärbt	Stück	200
Regenschirmen, von Tuch	„	1,846
Sammet	„	3,402
Velvets	„	100
Zinnober, kristallisirter	Pikuls	1
Taschenuhren	Stück	45
Fensterglas	Packete	275
Messingdrath	Pikuls	16
Japan-Holz	„	951
Wollene Stoffe, mit Baumwolle gemischt	Stück	696
Bleiweiß	Pikuls	1

Verzeichniß über Waaren, von den Jangtze-Häfen nach Shanghai eingeführt vom März bis September 1861, mithin während der 6 ersten Monate, nachdem die gedachten Häfen dem Handel vertragsmäßig geöffnet worden.

Bezeichnung der Waaren.	Menge der Waaren.	
Mandeln	Pikuls	9
Alaun	"	36
Arsenik	"	328
Chinarinde	"	• 53
Boards	Stück	1,233
Stiefel	Paar	28
Borax	Pikuls	16
Messingwaaren	"	38
Holzkohlen	"	100
China-Wurzel	"	25
Porzellan-Waaren	"	10
Chinesisches Tuch	Ballen	25
Chow-chow	Pikuls	99
Kohlen, chinesische	Tons	50
Bast (Coir)	Pikuls	59
Töpferwaaren	"	10
Filz	Stück	800
Feuerwerk-Sachen	Pikuls	32
Erdschwamm (Fungus)	"	1,280
Galläpfel	"	26
Ingber, getrockneter	"	27
Ginseng	"	2
Ghee	"	51
Gold-cloth	Tales	400
Grass, feines	Stück	245
" grobes	Pikuls	147
Gips	"	1,144
Ziegen-Haare	"	95
Pferde-Haare	"	1
Hanf	"	4,937
Häute	"	1,088
Indigo	"	6

Bezeichnung der Waaren.	Menge der Waaren.	
Kurze Waaren	Pikuls	13
Eisen, geschmolzenes und in Platten	"	106
Lackfirniß	"	89
Leder	"	58
Blei	"	153
Medicin	"	2,052
Nankin	"	10
Nüsse	"	26
Oel	"	14,938
Opium, chinesisches	"	17
Papier, feines	Packete	2,301
" ordinaires	Pikuls	3,924
Dielen oder Bretter	Fuß	21,615
Eingemachte Sachen, chinesische	Pikuls	210
Quecksilber	"	24
Harpix	"	38
Reis	"	1,863
Rhabarber	"	491
Saflor	"	201
Melonen-Kerne	"	30
Seide, rohe	"	1,235
Seidenwaaren	Stück	150
Seidene Quäste	Pikuls	2
" Litzen	"	1
Seide, wilde	"	48
" Pongoes	"	4
Schaafsfelle	Stück	753
Stahl	Pikuls	289
Talg	"	208
Thee	"	36,887
Tabak, geschnittener	"	3,836
" Blätter	"	578
Firniß	"	5,919
Wachs, von Bier	"	703
" von Insecten	"	130

Wenn nun auch die vorstehenden Tabellen zwar nicht genügen um diejenige Ausdehnung darzustellen, welche der fremde Handel eventuell auf dem Jangtze-Flusse würde erreichen können, so werden dieselben doch jedenfalls diejenigen Artikel hinlänglich bezeichnen, in welchen gedachter Handel, sowohl in Betreff der Ein- als der Ausfuhr, aller Wahrscheinlichkeit nach bestehen würde.

Die Deputation, welche von der Handelskammer in Shanghai ernannt wurde, um über den wirklichen Zustand und die commerzielle Bedeutung der dem Handel geöffneten Häfen Bericht abzustatten, und die zu dem Ende die Expedition begleitete, hat jetzt ihre Beobachtungen zur allgemeinen Kenntniß gebracht; sie hat diejenigen Bedarfs-Artikel nebst deren Verkaufspreisen hervorgehoben, welche vorzugsweise einen Gegenstand besonderer Nachfrage bilden, wie auch den Preis angegeben, zu welchem die inländischen Producte zu haben sind. Ich werde mich daher hier auf die allgemeine Bemerkung beschränken, daß die Eröffnung jenes großen Flusses für den Handel, in Verbindung mit den Klipperschiffen, welche angeblich in England im Bau begriffen sind und ganz und gar dem in jenem Flusse wie in den Seen manchmal eintretenden niedrigen Wasserstand angepaßt werden, unter allen Umständen eine sehr bedeutende Verminderung der Transportkosten zur Folge haben muß, indem ein Dampfschiff, welches zwischen Shanghai und Hankou fährt, eine Menge Reisen machen kann, während die bisher für diese Route bestimmten inländischen Böte mühsam durch die inneren Gewässer schleichen.

Während des Winters läuft der Strom, der Aussage erfahrener Autoritäten gemäß, mit einer Schnelligkeit von 1½ bis 4 Knoten, und im Sommer mit einer Schnelligkeit von 5 bis 7 Knoten per Stunde, was die europäischen Schiffe davon abschrecken dürfte, die namentlich zwischen Wusung und Nanking ziemlich gefahrvolle Schifffahrt auf dem Flusse zu versuchen. Augenblicklich werden fast ausschließlich Dampfschiffe von geringer Pferdekraft für diese Fahrt verwendet, und es hat sich gezeigt, daß dieselben während der Frühjahrsmonate durchschnittlich 120 Stunden für die 600 Meilen lange Fahrt von Wusung, an der Mündung des Flusses, bis nach Hongkong, und 65 Stunden zwischen denselben beiden Punkten, den Fluß hinab, gebrauchten.

Es ist für jetzt noch unmöglich, einen bestimmten Begriff sich darüber zu bilden, welchen Einfluß diese Hauptstraße des Handels auf die sehr erwünschte Ausdehnung des Einfuhr-Trafiks mit Baumwollwaaren von England und roher Baumwolle und Opium von Indien für den Bedarf der dichten Bevölkerung des mittleren Chinas haben wird, welche Waaren bisher nur indirect durch eingeborne Kaufleute nach dort gebracht wurden.

Einerseits ist es eine durch Alle, welche dieses Land haben kennen gelernt, bestätigte Thatsache, daß die Chinesen derjenigen Classen, aus welchen die neun Zehnttheile der ungeheuren Bevölkerung dieses Kaiserreichs bestehen,

baumwollene Waaren gebrauchen, die drei Mal so viel Baumwolle enthalten als für diejenigen Stoffe verwendet wird, welche von England nach dort eingeführt werden, gleichwie wir auch nicht im Stande sind, die von den Chinesen angefertigten Stoffe so preisbillig herzustellen, daß sie den dortigen Preisen, welche in der That nur die des rohen Stoffs sind, einigermaßen gleichkämen, indem die Arbeit in den Fabriken sogenannte Freistunden-Arbeit ist, womit dieses in Kunst und Industrie unvergleichliche und unerklärliche Volk sich nach einem im Ackerbau eingetretenen Stillstand beschäftigt; auch darf nicht vergessen werden, daß überall, wo die Europäer in den so eben geöffneten und untersuchten Gegenden vordrangen, war der Spinnrocken gekannt und fleißig benutzt.

Andererseits darf, indem der Trafik hauptsächlich in Tauschhandel besteht, mit einiger Wahrscheinlichkeit vorausgesetzt werden, daß die vermehrten Erleichterungen und die verkleinerten Kosten bezüglich des Transports von Thee und anderen Producten von der Productionsstätte selber im mittleren China, den Jangtze-Fluß hinab bis zum Verschifffungshafen an der Seeküste, einen bedeutenden Aufschwung in dem Ausfuhrhandel bewirken und einen entsprechenden Absatz britischer Manufactur-Waaren und anderer Haupt-Einfuhren mit sich führen werden, indem die Chinesen, wegen des vortheilhaften Tauschhandels, diese Waaren, trotzdem dieselben keine unentbehrlichen Bedarfsartikel sind, dennoch in dem nämlichen Verhältnisse an sich nehmen werden, als wir ihren Thee und andere Producte an uns nehmen.

Es ist indessen mehr Aussicht vorhanden, daß unser Handel auf China mit roher indischer Baumwolle sich mehren werde, als dies bezüglich des britischen Baumwollhandels der Fall ist. Die chinesische Regierung hat während einer Reihe von Jahren dem Baumwollbau im nördlichen China alle möglichen Hindernisse in den Weg gestellt, weil diese an sich vortheilhaftere Erwerbquelle allmälig den Bau des Reises, des wichtigsten Nahrungsmittels jenes Landes, zu verdrängen drohte.

Dieser Umstand, in Verbindung mit den Verheerungen der Taeping-Rebellen, welche auf ihren ausgedehnten Streifzügen durch das Thal des Jangtze-Flusses die ackerbauende Bevölkerung fast decimirt haben, rechtfertigt die Schlußfolgerung, daß unsere Einfuhren von indischer Baumwolle nach diesem Lande, die jetzt schon sehr bedeutend sind, sich auch ferner mehren werden. Es darf jedoch nicht vergessen werden, daß die zufällige Beschränkung des Baumwollbaues durch die chinesische Regierung, nebst unserm Ausfuhrhandel aus diesem reichen und fruchtbaren Kaiserreich, die Umstände sind, denen wir jenes wichtige Resultat verdanken.

Die inländische Baumwolle wird von den Chinesen jeder importirten Sorte vorgezogen; eine der hierfür angeführten Ursachen dürfte in der sonderbaren Ansicht begründet liegen, daß die von Indien importirte Baumwolle

durch das starke Zusammenpressen ihre Wärmkraft verloren habe, und daß dieselbe aus diesem Grunde zum Wattiren der Winterkleider und zum Stopfen der Bettmatratzen nicht so zweckmäßig sei wie die einheimische.

Auf eine Vermehrung der Opium-Einfuhr von Indien ist jedoch, wegen der Eröffnung Mittel-China's durch den Jangtze-Fluß, keine sichere Aussicht vorhanden. Hankou, gegenwärtig der äußerste Punkt für die Schifffahrt auf gedachtem Flusse, liegt grade an der Grenze der Gegenden, wo das inländische Opium producirt wird. Eine Gattung dieser Waare, welche unter dem Namen „Nantu-Opium" bekannt ist und hauptsächlich in Kweichau und Yunan wächst, wird den beiden anderen Gattungen des inländischen Opiums vorgezogen und in großer Menge consumirt; zwar behält das Malwa-Opium seinen Werth, aber der hohe Preis verhindert einen ausgebreiteten Verkauf desselben. Der vermehrte Mohn-Bau in China, namentlich in den an dem Ober-Jangtze-Flusse belegenen Gegenden, wird zweifelsohne bald einen Gegenstand ernstlicher Forschung bilden.

Die Expedition des Obrist-Lieutenants Sarrel, welche Anfang dieses Jahres unternommen wurde, um in Thibet hineinzudringen und von da nach Indien zu gelangen, und die in einer Strecke von 1,800 Meilen den Fluß hinaufsegelte, passirte weit hinter Hankou einen District, der eine Ausdehnung von etwa 80 Meilen hatte und im wahren Sinne des Worts „roth von Mohnblumen" war; in Kweichaufu, zwischen 30° 69′ 36′ N. B. und 6° 53′ 30′ Ö. L. belegen*), wurde der Expedition berichtet, daß der eigentliche Preis des daselbst producirten Opiums etwas über 2 Dollars pr. Katti betrage, während dasselbe Gewicht des Malwa-Opiums in Hankou 6 Dollars koste. Kurz gesagt, wenngleich die Einfuhr des fremden Opiums nach China nunmehr ein gesetzlich erlaubter Handel geworden, wird doch die einheimische Production dieses Artikels nach wie vor in ungestörter Weise fortbestehen.

Bevor ich gegenwärtigen Abschnitt meines Berichts schließe, welcher allein den Handel und die Schifffahrt auf dem jetzt von dessen Mündung bis Hankou dem fremden Verkehr geöffneten und bis nach Yauchau und dem in einer Entfernung von 800 Seemeilen vom Meere belegenen Tungting-See untersuchten Jangtze-Flusse erörterte, vermuthe ich, daß es nicht überflüssig sein wird, in aller Kürze einige hervorragende Punkte von commerziellem Interesse anzuführen, welche von Obrist-Lieutenant Sarrel und seinen Reisegefährten beobachtet wurden, als dieselben den gedachten Fluß 1,100 Meilen höher hinaufdrangen. Ich habe diese Punkte aus Berichten geschöpft, welche seiner Zeit

*) Peking liegt nach Gambil 113° 51′ 90′; nach Keppler 104°, 20′, 10′, und nach Anderen wieder 114°, 0′ 0′ östlich von Paris; vom Greenwich Meridian hat Peking eine östliche Länge von 116° 45′ und eine nördliche Breite von 30° 55′.

von einigen der Mitglieder der Expedition in localen Zeitungen veröffentlicht worden sind.

Die Expedition schied von der Flotille des Sir James Hope in Yauchau, welches zwischen dem Breitengrad 29° 24′ und dem Längengrad 3° 34′ 5′ westlich von Peking, wie oben erwähnt an dem Tungting-See belegen ist. In 11 Tagen erreichte die Expedition in inländischen Böten Kiuchaufu, 30° 26′ 40 N. B. und 4° 23′ 40′ W. L. von Peking, und in einer Entfernung von 5 Tagereisen über Land von Hankou, eine Meile vom Flusse liegend. In dem Hafen der Stadt, Shaze, gewahrte man eine Menge Junken. Der dortige Handel besteht in roher und verarbeiteter Baumwolle, die den Fluß hinaufgebracht wird, wie in Seide, Tabak und Zucker, welche Artikel den Fluß hinuntergebracht werden. Etwa 6 Meilen höher hinauf ist die Mündung eines Flusses, welcher angeblich mit dem Tungting-See in Verbindung steht. Der Weg diesen Fluß entlang nach Yauchau ist zwar kürzer als der den Jangtze-Fluß entlang, die einheimischen Producte jedoch kommen häufiger aus den an den Tungting-See grenzenden Gegenden als aus denen an dem Ober-Jangtze-Flusse. Oberhalb des Ausflusses des Tungting-Sees wurde der Jangtze-Fluß um die Hälfte schmäler als bis dahin; oberhalb Kiuchau's wurde das Land hügelig, ja sogar gebirgig. Man passirte die Städte Chekianghin und Ituhin, und nachdem der malerischste Theil des Flusses zurückgelegt worden, erreichte man Ichangfu, 364 geographische Meilen oberhalb Hankou's. Jenseit des Tungting-Sees beträgt die Breite des Flusses ½ Meile, das niedrigste Wasser in dem mittleren Flußarm ist bei dem niedrigsten Wasserstand an einer oder zwei Stellen ein Faden, im Allgemeinen jedoch bedeutend mehr.

Oberhalb Ichangfu's ist der Fluß, wenigstens im Frühjahr, fremden Schiffen nicht zugängig. Etwa drei Meilen jenseit der Stadt verändert sich das Aussehen des Flusses, derselbe schrumpft zusammen bis zu einer Breite von etwa 20 Yards und stürzt durch eine an beiden Seiten von jähen Felsen gebildete Schlucht. Erst 15 Meilen höher hinauf begegnet man, wenigstens während der Frühjahrs-Monate, dem reißenden Strom; von da ab bis etwa 83 Meilen von Ichangfu entfernt, durchströmt der Fluß fortwährend eine Gebirgsgegend, indem sich derselbe durch mehrere Felsenschluchten mit zufälligen Hindernissen Bahn bricht; doch ist das enge Bett des Flusses von einer bedeutenden Tiefe und mithin kein Wasser-Mangel vorhanden.

Es ließ sich nicht bestimmen, ob jenseit Ichangfu's die Dampfschifffahrt auf dem Jangtze-Flusse möglich sei, indem der Wasserstand zu den verschiedenen Jahreszeiten ein anderer ist. Es zeigten sich zwar Wasser-Merkmale an den Felsen 60 oder 70 Fuß höher als der Wasserstand des Flusses im Frühjahr, doch könnten hier wegen des durch die Vermehrung des Wasserstands bewirkten stärkeren Stroms andere Hindernisse in den Weg treten. Bei

Kwei (nicht Kweichau), etwa 52 Meilen jenseit Ichang's, wurden in dem unweit des Flusses belegenen Bergesabhange Kohlengruben mit Minengängen bearbeitet. In Kweichau, 30° 57′ 36′ N. B. und 5° 50′ 27, W. L. von Peking, wurde, wie bereits erwähnt, der Mohnbau nach einem großartigen Maßstabe betrieben. Von da gelangte man nach Chungking am linken Ufer des Flusses, einem recht bedeutenden Platze, eigentlich aus zwei Städten bestehend, die jede an ihrer Seite eines großen Arms des Jangtze-Flusses belegen sind. Hier ist ein Mittelpunkt des Handels, indem nicht nur die nördlichen und südlichen, sondern auch die östlichen und westlichen Producte hieselbst gegen einander ausgetauscht werden. Dieser Platz ist hier, was Hankou im Innern und Shanghai an der Meeresküste sind. Europäische Waaren wurden hier verkauft; Tabak, Zuckerrohr, Weizen, Gerste und Erbsen wuchsen daselbst im Mai, und die drei letztgenannten Artikel waren um gedachte Zeit des Jahres schon zur Reife gelangt. Eisen wurde in der Umgegend bearbeitet und Kohlengruben fanden sich in einer Ausdehnung von 18 Meilen längs dem Flusse; auch Gold fand sich auf einer längeren Strecke der an diesem Theile des Flusses belegenen Sandebene, doch behauptete man, daß das Auflesen desselben die Mühe nicht lohne. Es findet eine von der Regierung nicht controllirte Postverbindung mit dem Innern Statt, und etwaige Briefschaften können von Chungking nach Hongkong — wohin dieselben in 15 Tagen gelangen — und nach Kanton verschickt werden. Die Expedition verfolgte ihren Weg den Fluß hinauf bis Pingshan, Departement Jchangfu in der Provinz Szechuen, 28° 2′ N. B. und 104° 5′ Ö. L. Diese Stadt liegt ca. 300 Meilen von der thibetanischen Grenze, und 1,800 Meilen von der Mündung des Jangtze-Flusses. Da aber das weitere Fortschreiten der Expedition durch örtliche Krankheiten und andere unübersteigliche Hindernisse unmöglich gemacht wurde, kehrte Obrist-Lieutenant Sarrel mit seinen Reisegefährten desselben Wegs nach Shanghai zurück.

Ich gehe jetzt zur Beschreibung der Lage der sechs anderen dem fremden Handel vertragsmäßig geöffneten Häfen über, indem ich mich gleichzeitig darüber äußern werde, in wie weit dieselben sich jetzt für den Handel eignen, oder ob etwa Aussicht vorhanden, daß sie es künftig thun werden. Diese Häfen liegen sämmtlich an der Meeresküste China's, oder sind mittelst schiffbarer Wasserstraßen mit derselben verbunden.

Indem ich von der äußersten nördlichen Küste anfange, und südwärts vorschreite, werde ich die gedachten Häfen der Reihe nach nehmen, wie dieselben in der Wirklichkeit belegen sind.

Niuchuang.

Diese Stadt liegt in Shunking, der einzigen der drei Mantschurei-Provinzen, in welche die Russen nicht hinein gedrungen sind, 41° 20′ 25′ N. B. und 122° 41′ 50′ Ö. L. Wenn man den in die Liantung-Bucht sich ergießenden Fluß Lian 80 Meilen hinauffsegelt, erreicht man die eben erwähnte Stadt, die jedoch nicht an dem Hauptflusse selber, sondern 8 Meilen hoch hinauf an einem kleineren Nebenflusse liegt. Die Entfernung Niuchuangs von der Küste beträgt landwärts nicht über 35 Meilen. Das Passiren der Barrre vor der Lian-Mündung ist mit einigen Schwierigkeiten verbunden; ist man jedoch erst durch das rechte Bett des Fahrwassers gekommen, welches 20 Fuß Wasser hält, hat man 4—7 Fuß Wasser 10 Meilen den Fluß hinan, woselbst die Stadt Jingtze im District Niuchuang belegen ist. Aus Gründen, die ich unten näher berühren werde, wurde diese Stadt behufs Errichtung des britischen Consulats Niuchuang selber vorgezogen. Oberhalb Jingtze's, den Fluß 70 Meilen höher hinauf, läuft ein kleiner Nebenfluß ins Land hinein. An diesem Nebenflusse liegt Niuchuang in einer 8 Meilen weiten Entfernung von dem Hauptflusse, jedoch können fremde Handelsschiffe von mittelmäßigem Tiefgange den Fluß nicht höher hiuaufpassiren als bis Taitze, 15 Meilen unterhalb der Stelle, an welcher der Flußarm Niuchuangs ausmündet; sogar einheimischen Ruderböten fehlt es zwei oder drei Meilen unterhalb der Stadt an hinreichendem Wasser. Als der britische Consul im Monat Juni 1861 hieselbst anlangte, um seinen Posten zu übernehmen, stattete derselbe in Niuchuang einen Besuch ab; es fand sich dort jedoch kein Zeichen irgend eines Lebens in commerzieller Hinsicht, wiewohl die Stadt in früheren Zeiten der jetzigen Dynastie ein bedeutender Handelsplatz gewesen war. Die gegenwärtige locale Bedeutung derselben verdankt sie lediglich ihrer Eigenschaft als Garnisonsstadt der Provinz. Nachdem der britische Consul solchermaßen die ungünstige Lage Niuchuangs als Handelsmarkt in Berechnung gezogen und die Unmöglichkeit, wegen des niedrigen Wasserstands im Flusse die Stadt mittelst Schiffe zu erreichen, eingesehen hatte, hielt derselbe es für sehr wünschenswerth, wie oben bereits erwähnt, ein Consulat und eine britische Colonie in Jingtze zu errichten; laut Sanction Ihrer Majestät Minister und mit der völligen Genehmigung der chinesischen Autoritäten, ja sogar auf deren ausdrücklichen Wunsch, wurde demgemäß das Consulat unter den gehörigen Formalitäten hier errichtet.

Yingtze (wechselsweise Yintze, Muhkauing, Yinkou oder Niukou genannt) liegt erwähntermaßen 10 Meilen höher hinauf, am linken Ufer des Flusses. Diejenige Strecke des Flusses, welche die Stadt begrenzt, hat eine Tiefe von 4 bis 7 Fuß; der Ankergrund ist bequem und sicher. Die Zahl

der Einwohner wird auf etwa 50,000 geschätzt, und wenngleich die Stadt bei niedrigem Wasser von Sümpfen und Morästen umgeben ist, soll das Klima doch im Allgemeinen recht gesund sein. Während vier Monate des Jahres, nämlich vom 15. November bis zum 15. März, ist die Schifffahrt hier gehemmt; da aber gleichzeitig hiermit auch die Beschäftigung beim Ackerbau aufgehört und für das Vieh keine sonstige Verwendung da ist, so ist es namentlich während dieser Jahreszeit, daß die Erzeugnisse der umliegenden Gegenden, hauptsächlich aber die der nördlichen und östlichen Theile der Provinz und der östlichen Mongolei, zu Wagen nach Yingtze gebracht werden; einige der Ortschaften, von welchen auf diese Weise Producte hergebracht werden, liegen in zu weiter Entfernung, als daß dieselben durch die Sommer-Schifffahrt zu erreichen wären. Ein lebhafter Handelsverkehr mittelst Shanghai- und Ningpo-Junken herrscht auf dem Lian-Flusse grade bis Yingtze, wie auch durch Shantung- und Tientsin-Junken mit dem 14 Meilen höher hinauf liegenden Taitze ein reger Handel getrieben wird. Die von diesen Junken eingeführten Waaren bestehen in den gröberen Manufactur-Waaren und anderen Hauptartikeln, welche gewöhnlich auch nach den übrigen chinesischen Häfen gebracht werden. Jedoch sind jene Ladungen, mit Ausnahme der rohen Baumwolle, zum größeren Theile Wieder-Ausfuhren, theils von Shanghai, theils von Tientsin. Die über Yingtze von Shanghai stattfindende Einfuhr von inländischer roher Baumwolle ist weit beträchtlicher, indem die solchermaßen eingeführte Baumwolle auf 76,000 Ballen, à 83 Kattis, veranschlagt wird. Die ausgeführten Producte bestehen in Weizen, Gerste, Hirse, Erbsen, Bohnen, Tabak, Oel und Apothekerwaaren. Auch hegt man die Erwartung, daß Schafwolle und Talg behufs der Ausfuhr in genügender Menge zu gewinnen sein werden, welchen Artikeln noch Kohlen, woran Ueberfluß, und Bauholz, welches überall in der Mantschurei reichlich vorhanden, hinzuzufügen sind. Im Allgemeinen scheint die Handelswelt der Ansicht zu sein, daß künftig größere Aussicht vorhanden sein wird zu einem directen Handel zwischen Großbritanien und Niuchuang, als zwischen gedachter Stadt und Tientsin oder Tangchau.

Indessen stellte sich dem fremden Handel in diesem Hafen ein großes Hinderniß in den Weg, nämlich das Verbot der Ausfuhr von Hülsenfrüchten und Bohnenkuchen, welche überall in dortiger Gegend die Hauptartikel bilden, deren freie Ausfuhr aber die chinesische Regierung noch zur Zeit der Verhandlungen, welche über die dem Tractat von 1858 beigefügten Vorschriften gepflogen wurden, nicht einräumen wollte.*) Alle Nationen, welche mit den Grundprincipien der Staatsöconomie unbekannt sind, eifern gegen die Ausfuhr derjenigen Producte, welche die Hauptnahrungsmittel der Einwohner aus-

*) Gedachtes Verbot ist nunmehr durch den Tractat mit China, Regel 5. 3., aufgehoben.

machen, und sind namentlich der Ansicht, daß eine Provinz oder ein District, dessen Ausfuhren, selbst unter gewißen Beschränkungen, freigegeben werden, sehr bald der wichtigsten Nahrungsmittel entleert und die Bevölkerung dadurch zum Mißvergnügen und zum Aufruhr getrieben werden wird. Die chinesische Regierung scheint im vorliegenden Falle einfach nur die Maßregel in Anwendung gebracht zu haben, die Ausfuhr der beiden Haupterzeugnisse dieser Provinz, ohne Rücksicht auf eine etwa reiche oder spärliche Ernte, sogar von dem einen chinesischen Hafen nach dem andern zu verbieten. Dieses Verbots ungeachtet findet gerade mit den verbotenen Ausfuhrartikeln ein lebhafter Handel Statt, indem die nach dort kommenden fremden Schiffe ihre Ladungen aus chinesischen Böten entnehmen, um dieselben wo möglich nach irgend einem andern chinesischen Hafen zu verschiffen, wo die Zollbeamten nachsichtiger sein dürften, als an dem Ausschiffungsplatze. Hoffentlich wird die Befugniß zur Ausfuhr von Hülsenfrüchten und Bohnenkuchen bald ein Privilegium sein, welches, die Zeit etwa eintretender Theuerung ausgenommen, unter den jetzt obwaltenden freundschaftlichen Beziehungen zu China den fremden Kaufleuten eingeräumt werden wird.

Niuchuang liegt in einer Entfernung von 90 Meilen von Moukden, der Hauptstadt der Mantschurei. Das zwischen gedachten beiden Städten liegende Land ist flach, aber gut gebaut. Die Bevölkerung ist zahlreich und das Aussehen der Dörfer zeugt von einem gewissen Wohlstande. Diese Gegend ist namentlich reich an Mauleseln und Pferden von besserer Race, als die, welche gewöhnlich in anderen Provinzen des chinesischen Kaiserreichs getroffen wird. Zwischen jedem Gasthofe sind 1 ½ Meilen. Während des Sommers findet der Handel auf den Flüssen Statt, während des Winters auf den Landstraßen, die stellenweise manchmal 3 bis 7 Fuß tief gefroren sind. Die große Handelsstadt Laonyiang, 40° 10′ N. B. und 123° 27′ Ö. L., liegt auf dem Wege zwischen Niuchuang und Moukden, ungefähr 45 Meilen von letzterer Stadt entfernt, und wird als eine befestigte Stadt mit breiten Straßen und wohlversehenen Läden geschildert. Moukden nimmt ungefähr denselben Flächenraum ein wie Peking, obgleich ersteres nur halb so groß ist, doch sind die Straßen hier weit breiter und sauberer als in der chinesischen Hauptstadt. Ueberall in der Mantschurei sind die Einwohner gewandte und kräftige Leute; sie tragen alle Waffen, um sich gegen die Räuber, welche namentlich während der Wintermonate in dortiger Gegend hausen und angeblich Mahomedaner sein sollen, vertheidigen zu können.

Als der Consul Ihrer Majestät mit den übrigen Europäern zuerst in Yingtze anlangte, nahmen die Einwohner eine feindliche und drohende Stellung ein; dem Vernehmen nach aber sind dieselben jetzt in dem Grade höflich und ehrerbietig, daß der britische Consul es als unnöthig erachtet hat,

ein britisches Kriegsschiff dort zu stationiren. Die Entfernung zwischen Niuchuang und Peking, über Moukden, beträgt ca. 580 Meilen, welche Strecke mittelst Eilpost in 5 Tagen zurückgelegt werden kann. Die koreanischen Gesandten, welche den Tribut überbringen, kommen jährlich dieses Wegs nach Peking. Zwischen Tientsin und Yingtze sind 420 Meilen, und dieser ganze Weg kann, die Regenzeit ausgenommen, stets mit Wagen passirt werden. In Betreff des Klimas, so ist der Yingtze- und Niuchuang-District während des Sommers in der Regel einer geringeren Wärme unterworfen, als beides Peking und Tientsin; der Winter ist indessen ziemlich strenge, die Häuser jedoch sind hinreichend solide gebaut, um der Kälte trotzen zu können, und an Feuerung ist durchaus kein Mangel vorhanden.

Der britische Consul hat sich in Yingtze, unter den gewöhnlichen günstigen Bedingungen, an einer möglichst zweckmäßigen Stelle ein Grundstück als Bauplatz für die künftige britische Gesellschaft gesichert, und die Agenten einiger Handlungshäuser waren bereits dort angelangt.

Tientsin.

Diese Stadt nebst Hafen, in der Provinz Chi-li, liegt 68 Meilen den Peihofluß hinauf, wenn man die vielen Windungen desselben rechnet, in gerader Linie über Land aber beträgt die Entfernung von der Mündung des Flusses nur 68 Meilen. Tientsin liegt zwischen 39° 10′ N. B. und 46° 32′ Ö. L. von Peking. Die Entfernung zwischen Tientsin und Peking beträgt, über Land, 80 Meilen; Segelschiffe legen gewöhnlich den Weg bis nach Tungchau in 4 à 5 Tagen zurück, und zu Pferde läßt sich Peking von Tungchau aus in 2 Stunden, zu Wagen in 6 Stunden erreichen. Der Fluß ist gewöhnlich vom 15. December bis zum 15. März zugefroren, weshalb die Böte und Junken dann gegen Schlitten, von welchen es auf dem Flusse wimmelt, vertauscht werden.

Tientsin ist eine sehr bedeutende befestigte Stadt, deren Bevölkerung auf etwa 1,000,000 veranschlagt werden kann. Die Märkte sind mit Fisch, Fleisch, Gemüse, Federvieh und allerlei Wildpret reichlich versehen. Ein reger Verkehr herrscht in den Straßen, und die Läden sind mit solchen Waaren, welche zu den Bedürfnissen der Chinesen gehören, gut versehen. Die größte Hitze während des Sommers beträgt 106° und die größte Kälte während des Winters 6° unter dem Gefrierpunkt. Die Häuser aber, von Wällen umgeben, sind gegen die Kälte recht gut geschützt.

In Uebereinstimmung mit den vertragsmäßigen Gerechtsamen wurde das britische Consulat im Januar 1861 hier errichtet, und der Hafen, unter Beobachtung gewisser localer Vorschriften, dem Handel geöffnet.

Die chinesische Handelswelt hatte im Allgemeinen große Erwartungen gehegt bezüglich der Vortheile, welche aus der Eröffnung dieser nördlichen jetzt der Fluß-Schifffahrt zugängigen Stadt, dem fremden Handel erwachsen würden, und ein derartiges vertragsmäßiges Recht ist wiederholt als sehr wünschenswerth dargestellt worden.

Jene Erwartungen haben sich in der That auch soweit verwirklicht, als man es vernünftiger Weise hoffen konnte, und wie es aus der gedrängten Darstellung des Handelsstadiums, welches Tientsin im Laufe der 6 ersten Monate seitdem der Hafen desselben dem britischen Handel geöffnet wurde durchgemacht hat, hervorgehen wird; die zeitweiligen Requisitionen der seit dem Schlusse des Krieges in Tientsin stationirten vereinigten französischen und englischen Truppen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Einfuhr. Der Importhandel mit Baumwolle ist der wichtigste Zweig des britischen Handels in jenem Hafen und verdient daher vor allem andern zum Gegenstande besonderer Beachtung gemacht zu werden. Grauer und weißer Shirting ist sehr begehrt, desgleichen T-Clothes und schwere amerikanische Drills und „Jeans“. Waaren der gedachten Gattungen bilden in Tientsin den vornehmsten Handelsartikel. Auch in baumwollenen Velvets, rothem türkischen Tuch und blauem Shirting findet ein Umsatz Statt, und eine gewiße wenngleich im Verhältniß zu den erstgenannten Waaren weit geringere Menge dieser Artikel wird stets verkäuflich sein.

Manchester-Baumwollwaaren scheinen bei den Chinesen der nördlichen Provinzen sehr begehrt zu sein; die Läden zu Tientsin sind damit überhäuft; selbige werden in Stücke passender Länge geschnitten und in den Straßen oder in den angrenzenden Dörfern feil geboten.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Einwohner Chi-lis und der angrenzenden Provinzen diese Waarengattung sehr hoch schätzen, und es darf mit Zuversicht für nächstes Jahr eine gesteigerte Nachfrage erwartet werden.

Untenstehend füge ich eine Tabelle bei über die Menge der im Laufe der letzten 6 Monate seit Eröffnung des Hafens, nämlich vom 1. Juni bis zum 30 November 1861, nach Tientsin gebrachten Baumwollwaaren.

Bezeichnung der Waaren.	Stück.	Angeblicher Werth.
		Taels.
Grauer Shirting	550,500	962,500
Weißer	67,000	120,000
Weiße Modewaaren	43,000	79,400
Gefärbte—	20,000	49,000
T-Cloths	88,000	132,000
Damast	5,000	20,000
Cattun	10,000	14,000
Amerikanischer Drill, Satin-Gewebe (jeans) und Shirting.	60,000	165,000
Gesammt-Werth . . .	. . . .	1,542,500

oder, 1 Tael zu 4 *sh.* 11 *d.* gerechnet, £ 366,635. 8. 4.

Wollene Manufactur-Waaren. Wollwaaren sind nur wenig nachgefragt; doch wurden darin von unseren Manufacturwaaren einige Verkäufe gemacht. Es wurden etwa verkauft: 600 Stück Camelots, 700 Stück „Long-ells“, und einige Stück „Spanish stripes“ in einem Gesammtwerthe von 16,000 Taels oder £ 5,333. Wollene Stoffe werden von den Eingebornen nicht viel benutzt, jedenfalls wird bei vorkommendem Bedarf das blaue russische Tuch wegen dessen Preisbilligkeit vorgezogen. Es ist keine Aussicht vorhanden, daß unsere britischen Wollwaaren in einer Bälde die russischen von den chinesischen Märkten im Norden vertreiben werden. Die russischen Kaufleute können sich einen Verlust an ihren Wollwaaren schon gefallen lassen, indem solcher durch den Verdienst, welchen sie an dem in den Tausch genommenen Thee erzielen, reichlich aufgewogen wird. Trotzdem ist der Verbrauch an Wollwaaren nur gering. Unsere Kaufleute widmen daher vorzugsweise dem Baumwollhandel ihre Aufmerksamkeit. Aber der Grund, weshalb die britischen Wollwaaren so wenig begehrt sind, ist keineswegs der, daß die Chinesen die Feinheit und Güte unserer wollenen Waaren nicht zu schätzen wißen, denn es ist genügend bekannt, daß dieselben die Vorzüglichkeit unserer Wollstoffe im Vergleich mit den russischen, sowohl in Betreff des Gewebes als der Qualität, in vollstem Maße einräumen; vielmehr dürfte der Grund in der Thatsache zu suchen sein, daß die importirten Waaren dieser Gattung, im Verhältniß zu der Güte und der Dauer der Stoffe, viel zu theuer und nicht einmal von passenden Mustern sind.

Auch nach russischem Tuch geht keine besondere Nachfrage. Dasselbe ist nicht recht haltbar, ist schnell abgetragen und schmutzig, und außerdem nur selten so gewebt, daß es sich für den Herbst-, Winter- und Frühjahrsbedarf der Chinesen eignet.

Die Chinesen sind durchgängig öconomische Leute und verspüren keine Neigung, ihr Geld für unsere in den Markt gebrachten ordinären wollenen Stoffe wegzuwerfen.

Producte aus Indien und den Straßenländern. Unter diesen hat das Opium die hervorragendste Bedeutung. An Malwa-Opium wurde im Laufe von 6 Monaten, bis zum 30. November, ca. 775 Kisten, in einem Werthe von 465,000 Taels, verkauft; an Patna-Opium etwa 25 Kisten, in einem Werthe von 17,500 Taels. Zwar ist nicht bekannt, wieviel Opium in Junken hergebracht sein mag, doch wird es jedenfalls nur eine Kleinigkeit gewesen sein.

Vormals wurde nach diesem, wie nach anderen Seehäfen, das Doppelte des in diesem Jahre in fremden Schiffen dorthin gebrachten Quantums eingeführt. Der Grund hierzu ist in dem vermehrten Verbrauch des inländischen Shansi-Opiums zu suchen, das wegen seiner Billigkeit im Begriffe steht das indische Opium von den Märkten des nördlichen Chinas zu verdrängen, wie auch zum Theil in dem Umstande, daß der von den Junken in den verschiedenen Städten längs dem Meerbusen getriebene Schleichhandel in Abnahme begriffen ist. Der Preis des Opiums ist seit dem indischen Aufruhr bedeutend gestiegen, und dieser Umstand hat den Bau der einheimischen Pflanze beschleunigt. Mehrere Gegenden von bedeutender Ausdehnung in den Provinzen Shansi und Shensi, wie auch in Szechuen, längs den Ufern des Ober-Jangtzeflusses, wo vor einigen Jahren zurück kaum eine Mohnblume zu sehen war, produciren jetzt eine bedeutende Menge Opium. Das einheimische Opium, mit einer gewissen Mischung des indischen, ist sogar billiger, als das indische Opium selber. Die Chinesen lieben aber mehr den Geschmack des indischen als den des shansischen Opiums, wenn auch Ausnahmen von der Regel vorkommen; man hat Opium-Raucher behaupten hören, daß sie das echte inländische Opium, wenn dasselbe erst über zwei Jahre alt ist, mehr liebten als das fremde. Eine Mischung von Beiden wird doch gewöhnlich vorgezogen.

Der Handel mit den Producten der Straßenländer ist fast ausschließlich in Händen der Chinesen; jedoch werden sehr viele Waaren dort in fremden Schiffen nach Tientsin gebracht. Sapan- und Sandelholz, wie auch Rottings werden in der Regel direct von Singapore eingeführt. Sonstige Producte der Straßenländer pflegen erst nach Kanton gebracht zu werden, wo dieselben für den chinesischen Markt zurecht gemacht werden. Es folgt aus der eigenthümlichen Beschaffenheit dieses Handels, daß derselbe hier, wie in den übrigen offenen Häfen, fast ausschließlich in Händen der Chinesen verbleiben muß.

Straßen- und Hongkong-Reis. Etliche Tausend Pikuls Reis sind von Hongkong und Singapore nach Tientsin gebracht worden. Selbiger war durchaus unverkäuflich und mußte wieder nach Shanghai ausgeführt werden. Die eingebornen Kaufleute boten 85 Centimes für 1 Pikul Reis, welches, nach Tientsin gebracht, $ 3. 20 cts. kostet, was deutlich zeigt, daß die Reisvorräthe des Nordens in diesem Jahre genügend und sehr bedeutend gewesen sein müssen, sei es nun, daß dieselben durch die Abgaben der reisbewachsenen Gegenden oder auf andere Weise herstellig gemacht worden sind.

Inländische Producte. Eine bedeutende Menge Producte von Kanton, Amoy und Hankou sind in fremden Schiffen theils für fremde, theils für chinesische Rechnung eingeführt worden; auch zubereitete Producte von den Straßenländern wurden importirt. Die Behandlung, welcher die letztgedachten Producte in Kanton unterworfen werden, erhöht selbstverständlich den Preis derselben für die chinesischen Consumenten; für den Kaufmann hat dies jedoch keine Bedeutung, indem dieser um so vielmehr an den Waaren verdient, welche solchermaßen über Kanton eingeführt werden; directe in rohem Zustande eingeführt sind dieselben durchaus unverkäuflich.

Nachstehende Liste umfaßt die meisten derjenigen Artikel, welche, mit Einbegriff der Straßen-Producte, von Kanton und anderen südlichen Plätzen nach Tientsin importirt werden:

1. Krystallisirter Zinnober.
2. Blei, rothes (Mönnie).
3. Blei, weißes.
4. Tuckbeung (Medicin).
5. Tyrchow "
6. Gewürz-Nelken.
7. Campfer, raffinirter.
8. Muskatnüsse.
9. Cardemomme.
10. Caneel.
11. Sackyan (Medicin).
12. Putchuk "
13. Olibanum.
14. Betelnüsse.
15. Tabak.
16. Papier (kolorirtes).
17. " (nicht kolorirtes).
18. Rottings (gespleißte).
19. Congou-Thee.
20. Schwarzer Pfeffer.

21. Zucker, weißer.
22. „ brauner.
23. Myrrha.
24. Cardemomme-Schalen.
25. Orangen-Schalen.
26. Getrocknete Blumen.
27. Porzellan-Waaren.
28. Heilmittel.
29. Grass-cloth, (Ananas-Leinen).
30. Curcumai.
31. Lyches, getrocknete.
32. Lungans, „
33. Tawkhong (Medicin).
34. Tuckinnow „
35. Leongkiong „
36. Opium-Lampen.
37. Chinesische Handspiegel.
38. Opium-Pfeifen.
39. Glasperlen.
40. Kanton-Satin.
41. Seidenband.
42. Glaswaaren.

Vorstehendes Verzeichniß ist keineswegs erschöpfend, sondern umfaßt nur die hauptsächlichsten Artikel dieser Handelsbranche. Die Einfuhr jener Artikel ist seit einiger Zeit sehr beträchtlich gewesen, dieselben werden in den Märkten noch immer zu annehmbaren Preisen bezahlt und es ist sehr wahrscheinlich, daß die Nachfrage noch lebhafter werden wird. Viele chinesische Kaufleute machen noch fortwährend ihre Einkäufe von inländischen und Straßen-Producten in Shanghai; nach Verlauf einiger Jahre werden sie hoffentlich einsehen, daß diese Maßregel ganz überflüssig ist, und daß sie ihren Bedarf bequemer und sicherer aus Tientsin werden beziehen können. Wenn erst die eingebornen Kaufleute zu der Ueberzeugung gelangt sind, daß sie hier vortheilhafter als in Shanghai kaufen können, wird sich der Bedarf in Tientsin mindestens verdoppeln. Es läßt sich schwer eine genaue Ansicht über die Menge inländischer und Straßen-Producte bilden, welche erforderlich wäre, um auf dem Markte dem Begehr zu entsprechen, ohne gleichzeitig den Markt zu überhäufen; jedoch dürften während der Geschäftszeit 15 bis 20 Ladungen nicht zu viel sein.

Ausfuhren. Dieser Handelszweig ist durchaus unbedeutend. Wolle ist, unter den obwaltenden Verhältnissen, nicht mit Nutzen zu exportiren, Talg ist nicht so billig zu haben, daß derselbe sich mit Nutzen ausführen ließe; auch

Häute sind zu keinem annehmbaren Preise zu erzielen; Erbsen und Bohnenkuchen sind nach dem Süden versandt worden, da aber diese Artikel in der Umgegend von Niuchuang producirt werden, dürfte es besser rentiren, dieselben von diesem Hafen zu verschiffen. Mannigfache Artikel, von welchen namentlich Heilmittel verschiedenster Sorte den Hauptbestandtheil ausmachten, sind für fremde oder chinesische Rechnung nach dem Süden gebracht worden, aber diese Artikel waren von einem verhältnißmäßig geringen Werthe. Es steht nicht zu erwarten, daß Tientsin jemals Aussicht zu einem bedeutenden Exporthandel haben werde; Wolle wird zwar ausgeführt werden, wenn zu einem billigen Preise erzielbar, doch ist gegenwärtig nur wenig Aussicht vorhanden, daß dieser Artikel in bedeutender Menge für den Markt wird herstellig gemacht werden können; dem Vernehmen nach sollen die kleinen Partien, welche vom Hinterlande auf hier gebracht wurden, dermaßen unsauber gewesen sein, daß dieselben für eine Verschiffung durchaus unbrauchbar waren.

Die Fracht-Schifffahrt nach der Nordküste Chinas wird zweifelsohne bald fast ausschließlich in Händen der Fremden sein. Der eingeborne Kaufmann erkennt vollends die Sicherheit, welche die Assecuranz-Gesellschaften bieten, und diese Sicherheit kann ihm nur dann zu Gute kommen, wenn er seine Waaren in fremden Schiffen verschifft. Die See-Assecuranz hat zum Princip, die Frachtfahrt der Junken zu vernichten. Dieses Jahr machten die Fuhkin-Junken, etwa 150 an der Zahl, ihre gewöhnlichen Reisen. Die meisten derselben waren nur zur Hälfte gelastet, und soll diese Fahrt, seit dem veränderten Zustande des Hafens, gänzlich mißlungen sein. Die Chinesen erwarten, daß die Anzahl der Junken künftiges Jahr noch bedeutend geringer werden wird. Die Verminderung der Junken-Frachtfahrt wird allmälig von Statten gehen, bis gedachter Handel, wie es bezüglich der Frachtfahrt zwischen Kanton und Shanghai der Fall ist, endlich die Beute fremder Schiffe geworden sein wird.

Münzverhältnisse (Metallic Currency). Da von dieser Gegend keine Werth-Artikel ausgeführt werden, so ist der eingeborne Kaufmann genöthigt mit Gold oder Silber zu bezahlen. Es ist jedoch keine Gefahr vorhanden, daß die Menge der edlen Metalle sich vermindern werde, indem die eingebornen Kaufleute vor Eröffnung des Hafens ebenso große Auszahlungen in Barren an die Fremden zu leisten hatten. Der einzige Unterschied zwischen damals und jetzt ist der, daß während die Zahlungen vormals in Shanghai geschahen, geschehen dieselben jetzt in Tientsin. Das Gold, womit der geringere Theil dieser Einkäufe bezahlt wird, ist inländisches. Es ist in der Regel altes, nicht neues Gold. Das neue Gold kommt gewöhnlich von Kuangtung und aus den Amur-Gegenden in dem nördlichen Kaiserreich; das neue Gold auf dem Markt zu Tientsin ist höchst unbedeutend. Der größere Theil der Aus-

zahlungen findet in Silber Statt. Wol möglich, daß ein geringerer Belauf russischen Goldes auf dem Markte vorhanden ist, das Meiste jedoch ist inländisches. Der russische Handel mit China ist hauptsächlich Tauschhandel. Die Erzeugnisse der sibirischen Goldminen werden angeblich fast alle nach Rußland versandt.

Die commerziellen Aussichten des Hafens. Werfen wir einen Rückblick auf hier Gesagtes in Betreff des Handelsumsatzes in Tientsin, seitdem der fremde Handel geöffnet worden, werden wir zu folgenden Ergebnissen gelangen: erstlich, daß zu einer vermehrten Frage für Manchester-Waaren jeglicher Gattung Aussicht vorhanden ist; zweitens, daß künftiges Jahr eine vermehrte Nachfrage in Betreff Wollwaaren stattfinden würde, falls unsere Kaufleute die passenden Stoffe in den Markt bringen wollten; drittens, daß Opium, falls dasselbe künftiges Jahr bedeutend billiger werden sollte, möglicherweise verkäuflicher sein wird, daß aber das inländische allmälig auf dem Markt den Vorrang gewinnt und zweifelsohne schließlich die schon jetzt ziemlich unbedeutende Frage für indisches Opium wesentlich schwächen wird; viertens, daß für ein stetes Steigen der Nachfrage in Betreff inländischer und Straßen-Producte jeglicher Gattung begründete Hoffnung vorhanden ist; fünftens, daß die Junken nothwendiger Weise von den chinesischen Küsten verschwinden müssen, indem dieselben der Frachtfahrten mit fremden Waaren nach den nördlichen Provinzen verlustig geworden und außerdem den Fehler haben, nicht assecurirt werden zu können; sechstens endlich, daß der Ausfuhrhandel augenblicklich sehr unbedeutend ist.

Es ist unmöglich schon jetzt, wo der fremde directe Verkehr mit diesem und den übrigen dem Handel geöffneten Häfen des nördlichen China's sich auf dem Stadium der Kindheit befindet, zu einer genauen Kenntniß der Producte zu gelangen, welche das Innere dieser Gegenden etwa im Stande wäre dem betriebsamen britischen Kaufmann zu liefern, welcher seine Kapitalien wie seine Schiffe in diese fernen Gegenden entsendete. Wenn auch keine wirkliche Nachfrage vorhanden ist, findet doch über Peking ein unbedeutender Handel mit Häuten, Pferden und Schafen zwischen den östlichen Grenzen der Binnen-Mongolei und Tientsin, außerhalb des „großen Walles", Statt. Jene Gegenden werden zweifelsohne Wolle liefern können, jedoch ist diese Waare augenblicklich wenig begehrt, da sie sich für den Junkenhandel nicht eignet — sie erfordert zu viel Raum, und andere vortheilhaftere Ladungen werden daher vorgezogen. Die erwähnten Gegenden sind auch nur etwa 180 bis 200 Meilen von Tientsin entfernt, eine Entfernung, die weit kürzer ist, als diejenige, welche in Syrien und anderen türkischen Ländern mittelst der nämlichen Lastthiere zurückgelegt wird, die auch hier gebräuchlich, nämlich Kamele, mit derselben Waare belastet, und zwar Wolle.

Ich habe guten Grund für die Vermuthung, daß der Liste über die nützlichen Producte Tientsins auch noch Kohlen werden hinzugefügt werden. Die nördlichen Theile dieser Provinz (Chili) sind mit Kohlen verschiedener Qualität wohl versehen. Die Kohlen, welche sowohl in Tientsin und Peking als in den umliegenden Gegenden vorzugsweise gebraucht werden, sind schieferartig; dieselben fallen in Staub und werden mittelst Lehm in Kugeln geformt; wegen ihrer Preisbilligkeit kommt diese Sorte namentlich den ärmeren Classen zu Gute. Nach jenen sind die sogenannten „blinden Kohlen“ — „Anthracite“ — die gebräuchlichsten, welche ohne Rauch und Flamme brennen. Diese Sorte eignet sich besonders für den chinesischen Ofen, welcher ohne Röhren oder Schornstein mitten in der Stube plazirt ist.

Endlich finden sich hier Steinkohlen ohne Erdpech, welche, ähnlich den verschiedenen Sorten englischer Staffordshire-Kohlen, eine steinartige Asche hinterlassen. Dies sind die verschiedenen Kohlen-Gattungen, welche von den Chinesen für ihre Küche und ihre Eisen- und Metall-Fabriken verwendet werden; man hat daher, seitdem die alliirten Truppen in Tientsin einquartirt wurden, eben nur diese Sorte herbeischaffen können, aber wiederholte und beharrliche Nachfrage in Peking in Betreff der verschiedenen Kohlen-Gattungen, welche sich thatsächlich in den Nord-West und Nord-Ost von Peking belegenen Kohlenminen finden, haben endlich eine weit bessere Sorte an den Tag gebracht, die, als Heizmittel benutzt, nichts zu wünschen übrig läßt. Letztere Kohlen sind in jeder Beziehung eben so gut wie die beste Sorte der großen, hellbrennenden und abgeschwefelten Northumberland-Kohlen, sie enthalten wenigstens 40 % Erdpech und produciren nur halb so viel Rauch wie die nach China importirten englischen Kohlen. Der lebhafte Begehr in Betreff dieser Kohlen für den Bedarf der europäischen Gesandtschaften in Peking, wie auch der Umstand, daß die Eingebornen dieselben nicht gebrauchen, und die hieraus folgende Vernachlässigung der in den Hügeln nordwestlich von Peking etwa 30 Meilen von der Stadt sich befindlichen Minen, in welchen sie vorgefunden werden, alles dies bewirkt, daß der Preis jener Kohlen doppelt so hoch ist, nämlich £ 2. per Ton, als derselbe es sein würde, falls die Nachfrage sich nach einem großen Maßstabe mehrte und Kohlenniederlagen gebildet würden, eine Sache welche für die Dampfschiffe in Tientsin, oder für die Ausfuhr nach Shanghai von größter Wichtigkeit wäre.

Somit können wir in Betreff jeder Branche des in diesem Hafen stattfindenden Handels eine bedeutende Vermehrung erwarten. Diese Erwartung aber wird sich nur dann erfüllen, wenn sich der Zustand der nördlichen Provinzen nicht verschlimmert. Falls etwa die Räuber so weit vordringen sollten, daß sie die eingebornen Kaufleute auf dem Wege zwischen Tientsin und Taiyuenfu, der Hauptstadt der Provinz Shansi, erwischen können, wird

der Handel des ersterwähnten Hafens gänzlich gelähmt werden. Der Wohlstand Tientsins ist ganz und gar davon abhängig, daß die Ruhe in den Provinzen Chili und Shansi aufrecht erhalten werde.

Wenngleich die unmittelbare Umgegend Tientsins eben keine durchaus arme genannt werden kann, so besitzt dieselbe doch keine bedeutenden Quellen des Wohlstandes. Ein etwaiger Einfall der Räuber in die augenblicklich ruhigen nördlichen Provinzen würde daher dem Handel dieses Hafens in hohem Grade nachtheilig sein, während jegliche Unruhe in Shansi, oder ein Einfall der Nienfei-Insurgenten in das Innere dieser Provinz, wie ein solcher in Shantung ereignete, denselben gänzlich vernichten würde.

41 britische Schiffe, mit einer Gesammt-Lastenträchtigkeit von 10,839 Tons, sind während der Handelszeit 1861 in dem Hafen Tientsins angekommen; davon erhielten nur 8 Schiffe, mit einer Gesammt-Lastenträchtigkeit von 2,000 Tons, gewöhnliche Ladungen, woraus deutlich genug hervorgeht, daß die Chinesen Manchester- und andere Manufacturwaaren fast ausschließlich mit baarem Gelde zahlen. Wiewohl aber diese Thatsache zeigt, worin die Schwäche des Hafens liegt, so zeigt dieselbe doch auch, daß Tientsin, was den Einfuhrhandel betrifft, unter den Häfen, welche in China dem Handel geöffnet worden sind, wenn nicht der vierte, so doch jedenfalls dereinst der fünfte im Range sein wird.

Eine sehr zweckmäßige Lage ist als Bauplatz für die britischen Einwohner Tientsins gewählt worden. Der Platz hat eine Ausdehnung von ungefähr 2,200 Fuß bis an den Peiho-Fluß, eine Breite im Durchmesser von 1000 Fuß und erstreckt sich gegen Osten von den Vorstädten Tientsins an. Dieses Grundstück wurde in 28 Theile getheilt, die mittelst Auction sofort an die Agenten britischer Handlungshäuser zu hohen Preisen verkauft wurden.

Tangchau.

Tangchaufu, in der Provinz Shantung, Departement Tangchaufu, ist eine der größten Seestädte dieser Provinz. Dieselbe liegt an der nordwestlichen Seite der Shantung-Landzunge, 37° 47′ N. B. und 170 Meilen von der Mündung des Peiho-Flusses. Die Stadt ist Sitz der vornehmsten örtlichen Departements-Behörden. Der Hafen ist gegen Ost und West ungedeckt, nur gegen Norden durch die Miatau-Inseln geschützt. Der Grund ist voller Felsen. Mithin kann dieser Hafen von tiefgehenden Schiffen nicht besucht werden, ja es ist sogar für Böte manchmal mit Schwierigkeiten verbunden, bei schlechtem Wetter an dem Ufer zu landen. Aus diesem Grunde eignete sich daher auch dieser für die Schifffahrt wenig passende Hafen nicht für die

Errichtung des britischen Consulats, man wählte vielmehr die kleine am inneren Theil des Hafens Chifu belegene Stadt Yentai, als diejenige, welche von allen an dieser Strecke der chinesischen Küste belegenen Städten sich am besten für den Handel eignete.

Der Hafen Chifu liegt ungefähr 30 Meilen östlich von Tangchaufu, an derselben nördlichen Seite der Landzunge; selbiger ist gegen Ost durch eine in dessen Einlauf liegende Insel geschützt, hat einen ausgezeichneten Ankergrund und ist von inländischen Schiffen sehr besucht. Es war ebenfalls hier, wo die französische Flotte im verwichenen Winter (1860—61) einen sicheren Ankerplatz fand. In der nordwestlichen Ecke des Hafens liegt anmuthig die offene Stadt Yentai, eigentlich nur ein Flecken, am Fuße einiger mit reicher Vegetation bedeckten Hügel. Die Zahl der Einwohner wird auf 10,000 Seelen geschätzt, der Hafen ist von den Kaufleuten der Provinz sehr besucht.

Der britische Consul verließ Tientsin im Monat Januar d. J. (1861), um seinen Posten anzutreten, und begab sich über Land nach Tangchaufu, welches in gerader Linie 450 Meilen entfernt liegt. Nachdem derselbe mit den dortigen höchsten Behörden die nöthigen Vorkehrungen getroffen hatte, setzte er seinen Weg nach Yentai fort, woselbst die Consulat-Flagge am 18. März 1861 aufgehißt und der Hafen dem Handel geöffnet wurde.

Gedachtes Consulat entlehnte jedoch, der Bestimmung des Tractats gemäß, seinen Namen von Tangchaufu, weil der Hafen Chifu und die Stadt Yentai zu der Jurisdiction dieses Departements gehören, wie dies auch der Fall bezüglich der ganzen Landzunge Shantung ist, die von Hwanghien an der nördlichen und Laiyanghien an der südlichen Seite nach Osten läuft, was sich in völliger Uebereinstimmung mit der chinesischen Auffassung derjenigen Grenzen befindet, die in Betreff der Eröffnung Tangchaufus für den fremden Handel festgestellt wurden.

Es war bisher unmöglich, genaue Aufschlüsse über den Handel zu erhalten, welcher seit Eröffnung dieses Hafens für die fremde Schifffahrt factisch stattgefunden hat, doch wird derselbe nur unbedeutend gewesen sein. In Betreff der Einfuhr weiß man, daß außer den gewöhnlichen in Junken eingeführten Manufacturwaaren und Producten des südlichen Chinas auch britische Baumwollwaaren und andere nach China importirte Artikel in der Regel von Shanghai auf hier gesandt werden, indem dieser Hafen und Niuchuang gleichsam Shanghai als Sicherheitsventile dienen, wenn die Läger der dortigen Kaufleute, sei es wegen der durch die Taeping-Rebellion bewirkten Unterbrechung aller Verbindungswege, oder aus anderen Ursachen, mit Einfuhrwaaren überhäuft sind. Der directe Handel mit dem nördlichen China aber geht jetzt einer schnellen Entwickelung entgegen. Die Frachtfahrt mittelst britischer und

fremder Schiffe mit chinesischen Waaren von den südlichen Häfen nach Chifu wird jedenfalls zum größeren Theil die Junken-Fahrt verdrängen. Letzterer Handel ist bisher zwischen der südlichen und nördlichen Küste China's nach einem großartigen Maßstabe betrieben worden, was namentlich aus der Thatsache hervorleuchtet, daß allein zwischen Shanghai und den nördlichen Häfen 14,000 bis 20,000 Junken beschäftigt gewesen sind; und muß, bezüglich deren Ladungen, hinzugefügt werden, daß im Jahre 1856 laut zuverlässigen Quellen zwei Drittel der nach Shanghai eingeführten Manufacturwaaren in Junken nach den Häfen in Shantung und nach Tientsin gebracht wurden. Die Waaren, welche über Yentai nach der Provinz Shantung eingeführt werden, sind der nämlichen Gattung, als die nach Tientsin importirten, deren oben bereits Erwähnung geschah. Aber ein wichtiger Einfuhrartikel wird von Shanghai nach Shantung gebracht, nämlich einheimische, rohe, ungereinigte Baumwolle; die alljährliche Einfuhr dieses Artikels wird auf 150,000 Ballen à 100 Kattis geschätzt.

Unter den Ausfuhren von der Provinz Shantung, über Yentai oder einen beliebigen anderen Hafen dieser Provinz, findet sich Nichts, was für den europäischen Bedarf geeignet wäre. Aehnlich aber wie in Niuchuang, sind Hülsenfrüchte und Bohnenkuchen in hinreichender Menge vorhanden und würden denjenigen, welche Ladungen nach den südlichen Häfen bringen, als vortheilhafter Tauschhandelsgegenstand dienen können, wenn nicht, wie es auch in Betreff Niuchuangs der Fall ist, die Ausfuhr dieser Artikel durch die dem Tractat beigefügten Vorschriften verboten wäre. Dieses Verbot*), welches zweifelsohne auf den britischen Handel in diesen Gegenden einen sehr nachtheiligen Einfluß ausgeübt hat, ist hauptsächlich durch den Wunsch der chinesischen Regierung hervorgerufen worden, den Junkenhandel gegen die überwältigende Concurrenz der fremden Schiffe zu schützen und die Ausfuhr von Getreide zu verhindern, ist aber durch eine übertriebene Vorsicht motivirt, indem beide Artikel in einer Menge producirt werden, die den örtlichen Bedarf weit übertrifft. Dennoch werden beide Artikel, und zwar meist in fremden Schiffen, ausgeführt, da nicht nur die Autoritäten zu Yentai damit durch die Finger sehen, sondern auch die örtlichen chinesischen Behörden in den Häfen Hwanghien, Laiyanghien, Shyh und Litao, welche sämmtlich rings um die Landzunge Shantung liegen, officiell dazu einladen und ermuntern. Doch ist diese Fahrt mit der ernstlichen Gefahr verbunden, daß die Verschiffung der solchermaßen mit Genehmigung der localen Behörden eingenommenen Ladungen entweder in Kanton oder in irgend einem andern südlichen Hafen, je nach Maßgabe der Strenge oder der Nach-

*) Nunmehr aufgehoben durch den Tractat Dänemarks mit China, Regel 5, 3.

sicht der betreffenden Zollbeamten, inhibirt wird. Indessen werden augenblicklich zwischen dem großbritanischen Gesandten und dem Prinzen Kung über diesen Gegenstand ernstliche Verhandlungen gepflogen.

Der britische Consul in Yentai hat (unter den in dem neuen Hafen gewöhnlichen Bedingungen) sich einen passenden, hochbelegenen Platz hinter dem Hafen als Baugrund für die künftige britische Genossenschaft gesichert, und die Agenten einiger der britischen Handlungshäuser in China waren schon angelangt und hatten sich in jenem Hafenplatze häuslich niedergelassen.

Es bleibt mir nur noch hinzuzufügen übrig, daß in Yentai (Chifu) eine Vorkehrung behufs Versendung der britischen Post während der Wintermonate, wenn der Peihofluß zugefroren, zwischen diesem Hafen und Tientsin getroffen worden, indem hierüber ein Contract mit einem Eingebornen geschlossen wurde, welcher dieses Geschäft in der Weise übernommen hat, daß er sich anheischig macht, die Post in 10 Tagen von Tientsin nach Yentai und von da in 10 Tagen wieder nach Tientsin zu befördern. Zwischen Shanghai und Chifu wird die Post abwechselnd mit einem Orlogsschiff von der alliirten Flotte versandt; künftig aber wird diese Beschäftigung aller Wahrscheinlichkeit nach ausschließlich von britischen Schiffen ausgeführt werden, da die französischen Truppen Tientsin bereits verlassen haben.

Formosa.

Die Insel Formosa, von den Chinesen „Taiwan“ genannt, liegt zwischen 28° 52′ und 25° 15′ N. B. und zwischen 120° und 122° Ö. L. und hat eine Ausdehnung von etwa 240 Meilen. Die Breite der Insel variirt von 100 Meilen, beim 24° N. B., bis 4 Meilen, an der südlichsten Spitze desselben, unweit des nördlichen Endes aber beträgt die Breite 60 Meilen. Der Flächenraum ist zu ca. 14,000 □Meilen, oder etwa der Hälfte des Flächeninhalts von Irland, berechnet.

Ein Bergrücken, „Tashan“ oder „der große Berg“ genannt, durchschneidet die Insel von Nord bis Süd und bildet die Grenze zwischen den Chinesen an der Westküste und den unabhängigen wilden Stämmen, welche die Ostküste bewohnen. Der höchste Punkt dieses Bergrückens wird von Humboldt als ca. 12,000 Fuß über der Meeresfläche liegend geschätzt. Die Gebirge sind an beiden Seiten sehr jähe, aber im Westen endigen dieselben in einer bedeutenden Entfernung vom Wasser, so daß zwischen ihnen und der Küste sich eine breite Ebene ausdehnt. Im Osten dahingegen senken sich die Gebirge stufenweise und nehmen fast die ganze Strecke grade bis ans Meer ein.

Die chinesischen Einwohner des civilisirten Theils von Formosa sind meist Auswanderer von der gerade gegenüber liegenden Provinz Fuhkin, und sind, ungleich den ursprünglichen Bewohnern der Ostküste, die industriellste Race der Kolonisten, namentlich aber sehr wohlwollend gegen die Fremden. Einige unter ihnen stammen noch von denjenigen herab, welche mit den Holländern in Verbindung standen, als diese in den Jahren 1624 bis 1662 jenen Theil der Insel besaßen. Der übrige weit überwiegende Theil der Bevölkerung auf dieser Seite besteht hauptsächlich aus den ursprünglichen Einwohnern der Insel, welche im Jahre 1662, als die Holländer vertrieben wurden, sich der chinesischen Regierung unterwarfen, aber bis jetzt noch ihre eigenthümlichen Sitten beibehalten haben.

Die Bevölkerung der chinesischen Seite Formosas, die einen Flächenraum von 8000 □Meilen umfaßt, wird auf 2 Millionen veranschlagt. Es muß jedoch in Erinnerung gebracht werden, daß die chinesische Regierung der Auswanderung vom Festlande nach dieser Insel Hindernisse in den Weg legt, da die Auswanderer meist einer unruhigen Race angehören, welche bei verschiedenen Gelegenheiten, nachdem dieselbe sich der unmittelbaren Oberhoheit und Controlle der Mandarinen entzogen, rebellirt hat. Die kaiserlich chinesische Regierung giebt sich das Ansehen, als erstrecke sich ihre Oberhoheit über die ganze Insel, in der Wirklichkeit aber bleibt die Autorität derselben auf die westliche Seite, vom Meer bis an den Fuß der Gebirge beschränkt und erstreckt sich von Kelung im Norden bis Pongli im Süden. Weiter südlich vom letzteren Punkte finden sich unabhängige Dörfer, noch weiter gegen Süden trifft man einen Stamm der ursprünglichen Einwohner, von den Chinesen „Calli" oder „Buschmänner" genannt. Dieselben stehen unter der Regierung einer Königin, die auf den Hügeln residirt, und sind von der kaiserlichen Regierung durchaus unabhängig.

Die wilden Stämme auf der östlichen Seite Formosas kommen nur selten mit den Chinesen in Berührung. In einigen Gegenden wird mit letzteren eine Art Tauschhandel getrieben, indem man Felle und Kleider, von der Rinde eines Baumes verfertigt, gegen chinesische Baumwolle und Kleidungsstücke, die vom Festlande importirt werden, austauscht. Die hier befindlichen Anhöhen sind bis an die Spitze mit Bäumen dicht bewachsen, und überall wächst der Campferbaum, von dem sogar die Böte der Eingebornen verfertigt sind. Sie nähren sich hauptsächlich von süßen Kartoffeln und dem Fleisch der Thiere. Sie haben sich den Fremden gegenüber feindlich und drohend gezeigt, wenn letztere wegen Schiffbruchs oder aus irgend einem anderen Grunde sich der Küste näherten; gegen diejenigen, welche so unglücklich sind, ihnen in die Hände zu fallen, sind sie barbarisch und grausam. Das Vordrängen der chinesischen Ansiedler treibt doch diese wilden Stämme allmälig gegen das Meer hinunter.

Der fremde Handel ist daher nothwendiger Weise auf die chinesische Seite der Insel beschränkt und es ist ausschließlich um diesen Theil derselben, daß meine Bemerkungen über den Handel und die Aussichten Formosas sich in dem Folgenden drehen werden.

Die Nord- und Westküste Formosas bietet dem Handel manche Vortheile. Der Sund, welcher die Insel von dem Festlande trennt, ist nicht über 75 bis 120 Meilen breit. Zwischen dem nächsten Punkte Japans und dem der Insel sind nur 150 Meilen, die Philippinen liegen noch näher. Dies sind die Vortheile Formosas bezüglich der Lage. Diese fruchtbare und reiche Insel producirt: Weizen, Färbestoffe, Hirse, Hanf, Mais, Oel, Reis, Oelkuchen, Zucker, Tabak, Campfer, Pfeffer, Schwefel, Aloe, Kohlen, gedörrte Fische, Felle, Reispapier-Pflanzen und Bauholz, außer den meisten ostindischen Früchten, wie: Ananas, Mango, Guano, Arcea-Nüsse, Kokus-Nüsse, Pfirsiche, Aprikosen, Feigen, Trauben, Granatäpfel, Kastanien, Melonen und Orangen.

Die Einfuhren sind: Baumwollwaaren, sowohl britische als chinesische, wie auch wollene Waaren, rohe Seide, Thee, Opium, Eisen, Kupfer, Zinn, Thonsachen, Schuhzeug, Regenschirme, Pulver, Tafel- und Taschenuhren und die meisten kleineren Artikel, welche stets in den Läden einer chinesischen Stadt zu finden sind.

Ich füge hier alle die Aufschlüsse bei, die ich in Betreff des Handels mit den obenerwähnten wichtigeren Producten, welche sich für die Ausfuhr namentlich nach den Häfen längs der chinesischen Küste eignen, habe sammeln können.

Ausfuhren. Weizen, Hirse, Mais. Diese Getreidearten werden in sehr beträchtlichen Quantitäten nach den chinesischen Küsten-Provinzen ausgeführt, namentlich behufs Versorgung der dichtbevölkerten, aber unfruchtbaren Provinz Fuhkin. Fünfhundert große Junken sind angeblich mit diesem Handel beschäftigt.

Reis. Das Klima und der Erdboden Formosas eignen sich ganz besonders für den Bau dieser Getreideart, auf die überall in China ein hoher Werth gesetzt wird. Derjenige Theil, welcher als Tribut jährlich nach Peking geschickt wird, übertrifft um vieles die Versorgung von den anderen reisbewachsenen Gegenden ähnlicher Größe. Die Ausfuhr nach Fuhkin und den angrenzenden Provinzen von diesem Artikel ist sehr bedeutend. In einem, bezüglich der Reisernte, gewöhnlichen Jahre, sollen allein vom Hafen Takou (Affen-Hügel) 6,500 Tons ausgeführt werden.

Zucker. Der Bau des Zuckerrohrs ist sehr verbreitet und es wird hier die nämliche Sorte Zucker, wie in der Swatau-Gegend producirt. Das Rohr ist dasselbe, welches in Westindien wächst und wird hauptsächlich durch menschliche Arbeit gewonnen. Der von Formosa nach Indien und den indischen Inseln ausgeführte Zucker ist in kristallisirtem Zustande und im Allgemeinen

als Candis-Zucker bekannt. Formosa versieht sämmtliche Küsten-Provinzen nördlich vom Jangtze-Fluß mit Zucker; und von den zwei Häfen, Takou und Tamsuy, werden dem Vernehmen nach jährlich 5000 Tons Zucker ausgeführt. Von Formosa nach Tientsin kommen jährlich 60 bis 80 Junken, ausschließlich mit Zucker beladen. Die Frachtfahrt mit dieser, wie mit einigen anderen Waaren, wird zweifelsohne binnen Kurzem von britischen und anderen fremden Schiffen betrieben werden, unter Ausschließung der Junken, die nicht versichert werden können.

Campfer. Laurus camphorae, woraus der Campfer gewonnen wird, wird mit den Wurzeln in kleine Stücke gehauen und gekocht, das ausgekochte Gummi wird in umgekehrten Stroh-Kegeln aufgefangen; später wird dasselbe in Tonnen verpackt und, um das Verdampfen zu verhindern, mit Wasser begossen.

In diesem Zustande wird nun die Waare nach Amoy oder nach dem nicht weit davon liegenden Chinchiu gebracht, um daselbst in mit Blei ausgeschlagene Kästchen gepackt zu werden. Der kleine Hafen Sukong, zwischen Takou und Tamsuy, ist derjenige Platz, von wo der Campfer hauptsächlich mit den Junken verschifft wird, derselbe würde aber zum größeren Theil nach Tamsuy gehen, falls dieser Hafen, wie man hofft, der Sitz fremder Kaufleute und der Sammelplatz fremder Schiffe würde.

Schwefel. Die Schwefelminen Formosas liegen in einer Entfernung von 40 Meilen vom Hafen Kelung, an der Nordküste der Insel. Die chinesischen Autoritäten haben in den letzteren Jahren die Bearbeitung dieser Minen verboten. Man weiß jedoch, daß dieselben sehr reichhaltig sind.

Bauholz. Dieses ist in allen Größen zu haben, und der Handel damit wird namentlich durch einheimische Schiffe betrieben, indem sie auf solche Weise ihre Zeit verwenden, wenn diese nicht durch lohnendere Beschäftigungen in Anspruch genommen wird. Dasselbe wird mit Leichtigkeit von dem ausgezeichneten Hafen Sawo, an der Nordost-Küste, verschifft. Die Einwohner in dieser Gegend gehören zu jenem Stamm, den die Chinesen „Siekhwan“ oder „eingewohnte Wilde“ nennen, und sind wohlgesinnt gegen die Fremden.

Kohlen. Die Kohlenminen befinden sich in derselben Gegend, wie die Schwefelminen, nämlich in der Nähe des Hafens Kelung, welcher an der Mitte der zwischen die nördliche und nordöstliche Spitze der Insel hineinlaufenden Bucht liegt, 25° 10′ N. B. und 121° 48′ Ö. L. Es wird behauptet daß dieselben Erdpech enthalten und mit einer gasartigen Flamme brennen. Sie sind schwer, glänzend, und eignen sich weniger zum Abschwefeln, als die von Liverpool eingeführten Kohlen. Die chinesische Regierung hat bisher der Bearbeitung der Minen oder der Ausfuhr der Kohlen keine Ermunterung angedeihen lassen, obgleich Ueberfluß davon vorhanden ist. Doch ist unter

jetzigen Umständen und mit Rücksicht auf die durch Verträge gesicherte Handels-Verbindung mit dieser Insel zu hoffen, daß dieses hochwichtige und unentbehrliche Product Formosas durch britischen Unternehmungsgeist in einem großartigen Maßstabe für die zahlreichen britischen Dampfschiffe wird benutzt werden, welche die britischen Handlungshäuser in China binnen kurzer Zeit für den Handel mit den am Jangtze-Flusse und an der Küste nördlich von diesem Flusse belegenen Häfen zu verwenden beabsichtigen. Der Transport der Kohlen nach dem Hafen läßt sich sehr leicht bewerkstelligen. In unmittelbarer Nähe der Minen ist Ueberfluß an Bauholz für Spurwege. Die Länge der nöthigen Eisenspur beträgt etwa eine Meile, die Senkung ist ein Fuß für je 15 Fuß, und ein Canal, oder ein für flache Böte schiffbares Fahrwasser, verbindet die Bahn mit dem Hafen.

Reis-Papier. Die Reispapier-Pflanze wächst wild in den Thälern und Gebirgsschluchten; die Stengel werden von den Ureinwohnern an der Ostküste gesammelt und entweder gegen Baumwolle ausgetauscht oder an die Chinesen an der Ostküste verkauft. Ueberall in China wird diese Waare hoch geschätzt; sie wird für die Fabrication von künstlichen Blumen, Zeichenpapier u. s. w. verwendet; das Ganze wird nach Chinchiu, unweit Amoy, gebracht, von wo selbiges, in dünne Stücke geschnitten und gefärbt, nach allen Provinzen China's versandt wird.

Felle. Die Felle sind von den wilden Thieren, welche an der Ostseite Formosas gefunden werden, darunter Tiger, Leoparde und Wölfe; ferner Hirschfelle, wie auch Felle und Häute von Rindvieh, Schafen und Ziegen, die überall auf der Insel angetroffen werden.

Indigo. Es ist dies die im Handel sogenannte „schwarze Farbe" oder der schwarze Indigo. Die Pflanze wächst auf der Insel Formosa; nachdem aus derselben mittelst einer eigenthümlichen Behandlung ein Teig bereitet worden, wird dieser nach Amoy ausgeführt und überall in China als Farbe benutzt.

Salzfische. Eine dieser Insel eigenthümliche Art kleiner, weißer Fische wird gesalzen und gedörrt und, hauptsächlich von Tamsuy, nach dem Festlande ausgeführt.

Die übrigen Ausfuhrartikel werden nur in unbedeutender Menge producirt. Da die Einfuhren hier dieselben sind, wie in den chinesischen Häfen, bedarf es ihretwegen keiner besonderen Bemerkungen. Es finden sich keine Verzeichnisse, aus welchen mit Gewißheit zu ersehen wäre, wie viel von jeder Waarengattung jährlich nach Formosa eingeführt, oder von dort durch eingeborne Kaufleute, oder durch ungesetzlichen Handel der Fremden, bevor die Insel dem fremden Handel geöffnet wurde, ausgeführt worden. Aus zuverlässiger Quelle wurde jedoch behauptet, daß im Jahre 1856 allein nach dem Hafen Tamsuy

45 Schiffe unter verschiedenen fremden Flaggen gekommen und von dort wieder fortgesegelt seien mit Ladungen in einem Gewicht von 10,000 Tons verschiedener Producte, nämlich: Zucker, Reis, Campfer, Oelkuchen; der größere Theil jener Schiffe langte in Ballast an, andere jedoch waren mit den obenerwähnten Einfuhr-Artikeln belastet. Das britische Consulat wurde in diesem Frühjahr (1861) in Taiwan, der Hauptstadt der Insel und in dem südwestlichen Theile desselben belegen, errichtet. Der Vicekonsul hat jedoch darauf hingedeutet, daß weder der Hafen, noch der Ankerplatz sich für den Handel eigneten. Ein schmaler Canal, an einigen Stellen unter 40 Yards breit, führt zur Stadt, aber schon 3/4 Meilen vor dieser wird das Wasser sogar für Böte zu niedrig. Man ist daher allgemein der Ansicht, daß die Häfen Tamsuy oder Takou sich weit besser für den Handel eignen würden als Taiwan. In Betreff des ersteren Hafens, welcher in dem nordwestlichen Theile der Insel 9 Tagereisen landwärts von der Hauptstadt derselben belegen ist und eine leichte Verbindung mit Fuchau auf dem Festlande hat, äußert sich der Vicekonsul Swinhoe folgendermaßen: „Ich habe viele britische Kaufleute, welche ihre Handelsverbindungen nach Formosa auszudehnen wünschten, mit Bedauern den Kopf schütteln sehen, als dieselben vernahmen, daß Taiwanfu augenblicklich der alleinige Hafen sei, welcher geöffnet werden sollte. Aller Augen sind auf Tamsuy gerichtet, in dessen Nähe der wichtige Artikel, der Campfer, nicht nur producirt, sondern von wo derselbe auch hauptsächlich ausgeführt wird. Eine Menge Schiffe kommen jährlich nach Tamsuy, um Reis- und Kohlen-Ladungen einzunehmen, und später oder früher wird dieser Hafen jedenfalls für uns ein wichtiger Handelsplatz werden. Streitigkeiten unter der Schiffsmannschaft oder zwischen Fremden und Eingebornen dürften es in hohem Grade erwünscht machen, daß daselbst behufs Aufrechthaltung der gesetzlichen Ordnung, ein Consularbeamter angestellt würde."

Der Viceconsul fügt hinzu: „Aus ähnlichen Gründen wird auch in Takou ein Konsularbeamter erforderlich sein, jedoch scheint erstgedachte Stadt (Tamsuy) von diesen beiden die beste Station und der wichtigste Platz Formosa's werden zu wollen, und zwar weil dieselbe in unmittelbarer Nähe der ausgedehnten productenreichen Gegenden liegt und gleichzeitig auch den bequemsten Hafen hat".

Swatau.

Dieser Hafen, welcher dem Vertrag gemäß jetzt dem fremden Handel geöffnet worden, liegt 23° 19′ N. B. und 116° 40′ Ö. L., an der Mündung des Flusses Han, welcher an der Nordküste der Provinz Kuangtung sich in's Meer ergießt. Derselbe liegt in der Chinhaihinbucht, in einer Ent-

fernung von etwa 2 Meilen von der gleichnamigen Stadt. Der Hanfluß steht durch einen Nebenfluß mit dem Tongleang-Flusse in Verbindung, welcher seinerseits wieder bei Wampua in den Perlfluß fließt; auf diese Weise steht Swatau in unmittelbarer Verbindung mit Kanton.

Ein bedeutender Handel hatte sich während der letzten fünf Jahre in diesem Hafen entwickelt, und da derselbe dem fremden Handel in diesem Theile China's zahlreiche Vortheile darbot, hatten einige der wichtigsten der dort ansässigen britischen Kaufleute, während der Tractat im Jahre 1857 zwischen Großbritannien und China unter Verhandlung war, den Wunsch geäußert, daß Swatau einer der neuen dem Handel zu erschließenden Häfen werden möchte.

Die Städte Chauchaufu, Keihyanghien, Chauyanghien, Haiyanghien, Tapuhien und Changlin, welche sämmtlich mehr oder weniger bedeutende Handelsplätze sind, liegen in einer kurzen Entfernung von diesem Hafen. Der Ankerplatz ist vorzüglich, und in der Entfernung von etwa einer halben Meile südöstlich von der Stadt ist das Wasser 8 Faden tief.

Der vornehmste Ausfuhrartikel Swatau's ist längst bekanntermaßen der Zucker, welcher in bedeutenden Quantitäten nicht nur nach Hongkong, Singapore und Shanghai, sondern sogar nach Californien, den Vereinigten Staaten, und, in einem oder zwei Fällen, nach Großbritannien verschifft worden ist. Aber auch der Handel mit zahlreichen anderen Aus- und Einfuhr-Artikeln war sehr bedeutend geworden, wenngleich dies auf öffentlichem Wege noch nicht zur allgemeinen Kenntniß gebracht worden ist.

Swatau war demgemäß einer der 9 neuen Häfen, welche durch den Tractat zu Tientsin im Jahre 1858 dem Handel geöffnet wurden.

Der fremde Handel wurde in Swatau (wie in allen anderen Häfen südlich vom Yangtze-Flusse) während der im Jahre 1860 wieder aufgenommenen Feindseligkeiten ununterbrochen fortgesetzt. Das britische Consulat in Swatau wurde Monat Juli selbigen Jahres geöffnet; aber das von Europäern verwaltete Zollamt war bereits zu Anfang des Jahres errichtet worden, und erst seit damaliger Zeit sind wirkliche Verzeichnisse über den Handel des Hafens veröffentlicht worden. Für die ersten Monate des genannten Jahres hat man erschöpfende Listen aus dieser Quelle, und für den folgenden Zeitraum vom Juli bis 31. December existiren Verzeichnisse von dem britischen Consul. Aus diesen Verzeichnissen zusammen sind die in den nachstehenden Tabellen hervorgehobenen Resultate Auszüge, welche für das ganze Jahr den Ein- und Ausfuhr-Handel mit britischen Schiffen zeigen und zum Ueberflusse beweisen, daß die vortheilhaften Erwartungen, welche bezüglich der Hilfsquellen und der Leichtigkeit, die der Hafen dem Handel erbot, in der Handelswelt gehegt wurden, im vollsten Maße verwirklicht worden sind.

Verzeichniß über Menge und Werth der Waaren, welche während des Zeitraums vom 24. Januar bis zum 31. December 1860 in 130 britischen Schiffen, zusammen 50,672 Tons trächtig, von den unten genannten Ländern und Plätzen nach dem Hafen Swatau's eingeführt wurden.

Bezeichnung der Waaren.	Menge.		Von welchen Plätzen und Ländern.	Werth in Dollars.
Teppiche.	Stück	100	Hongkong u. Singapore	150
Camelot.	"	118	" "	20,062
Kupfergeld	Säcke	125	Amoy "	2,250
			Bengalen, Bombay	
Baumwolle, rohe. . .	Pikuls	45,576	Hongkong u. Singapore	405,870
" Garn . .	"	1,296	" "	38,976
" " . .	Ballen	11	" "	1,200
" gefärbte. .	Stück	1,510	" "	3,405
" Tuch, verschiedenes	Ballen	134	" "	14,288
Drills, graue. . . .	Stück	95	" "	468
Fensterglas	Kisten	224	" "	924
Long-cloths, graue .	Stück	3,536	" "	8,000
" weiße .	"	5,930	" "	14,329
Long-ells	"	110	" "	1,590
Stangeneisen	Pikuls	2,494	" "	10,656
Stahl.	"	100	" "	1,000
Opium	Kisten	3,049	Indien, über Hongkong	2,576,327
Spanish stripes . .	Stück	31	Hongkong	620
Stern-Annis	Pikuls	6	Küste China's	66
Arsenik	"	18	"	54
Bambus, gespleißt . .	"	450	"	900
Bohnen und Erbsen. .	"	31,192	Shanghai und Ningpo	87,165
Bohnenkuchen	"	177,303	" "	353,406
Betelnüsse	"	502	Küste China's	1,760
Bêche de mer (B u. W)	"	68	Hongkong u. Singapore	900
Vogelnester	Kisten	7	" "	710
Malaca-Rohr	Stück	2,400	Singapore	141
Kastanien	Pikuls	11	Küste China's	40
			Transport. . .	3,545,257

Bezeichnung der Waaren.	Menge.		Von welchen Plätzen und Ländern.	Werth in Dollars.
			Transport...	3,545,257
Gewürznelken	Pikuls	2	Küste China's	21
Baumwolle, Shanghai.	"	1,107	Shanghai	17,105
" Twist ..	"	9	Hongkong	150
Cutsch.......	"	45	Küste China's	180
Datteln	"	24	"	144
Eier	"	11	"	70
Gedörrte Fische ...	"	1,265	"	13,794
Fischmagen	"	2	Hongkong u. Singapore	40
Gambier......	"	70	Küste China's	300
Ziegenhaare.....	"	29	"	150
Hanf........	"	425	"	6,902
Häute, Büffel....	"	57	Singapore	394
" Rhinoceros ..	"	10	"	2,046
Büffel-Hörner....	Körbe	4	Hongkong u. Singapore	8
Indigo	Pikuls	3	Küste China's	111
" Saamen...	"	39	"	507
Hausenblase	Kisten	65	Hongkong u. Singapore	845
Lilien-Saamen, od. Lotus-Nüsse.....	Pikuls	33	Küste China's	264
Mangelholz, schwarzes.	"	4,156	Singapore	5,820
Heilmittel	"	187	Küste China's	3,690
Melonen-Kerne....	"	5	"	30
Nankin	Stück	300	Ningpo und Shanghai	8,898
Austernschalen....	Pikuls	11	Küste China's	22
Graupen......	"	44	"	264
Pfeffer, schwarzer. ..	"	360	"	2,500
" weißer....	"	8	"	112
Pulverisirter Dünger .	"	2,149	"	3,000
Lumpen	"	8	"	24
Rottings......	"	3,465	Singapore	13,924
Reis	"	38,467	Saigon	76,500
Salpeter......	"	538	Hongkong und Amoy	6,756
Seegras, genießbares .	"	118	Küste China's	590
			Transport...	3,710,418

Bezeichnung der Waaren.	Menge.		Von welchen Plätzen und Ländern.	Werth in Dollars.
			Transport...	3,710,418
Senfblätter.	Pikuls	35	Küste China's.	420
Haifisch=Finnen. . . .	"	43	Hongkong u. Singapore	1,306
Seidenwaaren	"	8	Shanghai	2,930
Talg, animalischer . .	"	7	Küste China's	84
Thee	Kistchen	176	Fuchaufu	1,760
Blauholz.	Stück	283	Singapore	2,000
Zinn.	Pikuls	417	Hongkong u. Singapore	11,281
Tabak.	"	1	Küste China's	
Gemüsesachen	"	3	"	27
Nudeln	"	608	Shanghai	5,580
Weiße Nüsse	"	6	Küste China's	50
Holz, Kranjee. . . .	Stück	1,494	Singapore	7,920
" Ebenholz . . .	Pikuls	1,030	"	3,090
" Sandel.	"	211	"	1,682
" Sapan. . . .	"	572	"	1,200
Wolle.	"	1	"	28
Verschiedenes:				
Oel				
Schuhe				
Champignons. . .				
Eingemachte Früchte	"	"	Küste China's	6,531
Lilien=Blumen. . .				
Ziegenhaare . . .				
Datteln				
				3,756,307

Verzeichniß über Menge und Werth der Waaren, welche während des Zeitraums vom 24. Januar bis zum 31. December 1860 in 73 britischen Schiffen, zusammen 30,076 Tons trächtig, von dem Hafen Swatau's nach den unten genannten Ländern und Plätzen ausgeführt wurden.

Bezeichnung der Waaren.	Menge.		Nach welchen Plätzen und Ländern.	Werth in Dollars.
Betel-Blätter	Pikuls	28	Küste China's	85
„ Nüsse.	„	6	„	22
Metall-Waaren . . .	„	2	„	100
Capoor-cutching . .	„	138	Hongkong	700
China-Wurzel. . . .	„	167	„	700
Porzellan-Waaren. . .	„	275	Hongkong u. Straßenländern	2,000
Thonsachen, einfache. .	„	5,899	„ „	13,869
Gedörrte Fische . . .	„	37	Küste China's	293
Obst	„	193	„	2,316
„ Orangen	Körbe	1,277	Shanghai, Straßenländ. u. Hongkong	1,915
Grass-Cloth (Ananas-Leinen)	Pikuls	1,234	„ „	73,655
Bindfaden	„	9	„ „	180
Häute, Büffel	„	110	„ „	660
„ Ochsen. . . .	„	124	Shanghai und Amoy	744
Eisen, rohes	„	56	Küste China's	112
„Joss - sticks“ (zum Räuchern)	„	„	„	31
Kittisols (papierne Sonnenschirme) . .	„	19	Singapore u. Hongkong	228
Heilmittel	„	48	Küste China's	480
Melonen-Kerne. . . .	„	6	„	35
Austern-Schalen . . .	„	33	„	99
Papier	„	75	„	600
Orangen-Schalen. . .	„	58	„	30
Kartoffelmehl	„	76	„	228
Rottings.	„	31	„	600
			Transport. . .	99,682

Bezeichnung der Waaren.	Menge.		Nach welchen Plätzen und Ländern.	Werth in Dollars.
			Transport...	99,682
Samen, schwarzer, zum Färben	Körbe	594	Shanghai u. Hongkong	1,188
Schuhe	Pikuls	7	Küste China's	154
Zucker, brauner ...	"	34,234	Shanghai, Singapore und Hongkong	89,464
" weißer....	"	52,202	Shanghai, Straßenländ. u. Hongkong	309,018
" Kandis ...	"	4	" "	40
Talg, animalischer ..	"	20	" "	200
Thee, schwarzer ...	"	109	Küste China's	1,595
Bauholz, Sparren ..	Stück	40	"	60
" Dielen ...	"	13	"	6
Tabak.......	Packete	2,931	Shanghai, Straßenländ. u. Hongkong	21,983
" Blätter ...	Pikuls	255	" "	3,825
Gemüsesachen, getrocknete	"	396	" "	3,564
Verschiedenes:				
Mehl, gesalzene Lebensmittel, Weinessig, Pfeifenrohre Küchen-Geräthe, Bindfaden ...	"	"	Nach allen obengenannten Plätzen.	28,192
				558,971

Obige Tabellen sind hier mitgetheilt, theils um diejenigen Waarengattungen hervorzuheben, welche resp. nach Swatau eingeführt und von dort ausgeführt werden, indem bisher, wenigstens so weit mir bekannt geworden, keine genauen Aufschlüsse über die Beschaffenheit des Handels in diesem Hafen existirten, theils um zu zeigen, welchen Antheil britische Schiffe während des ersten Jahres (1860) an diesem Handel genommen.

Einige Schiffe jedoch langten gedachten Jahres in Swatau in Ballast an und clarirten in Ballast wieder aus. Die Trächtigkeit dieser Schiffe ist in keinem dieser Verzeichnisse mit angegeben, sondern wird untenstehend hinzugefügt. Ein Theil der ein- und ausgeführten Artikel wurde ausschließlich

in britischen, eine bedeutende Menge in amerikanischen und fremden Fahrzeugen verschifft. Ein Theil des Handels wurde auch durch inländische Junken getrieben, aber die Beschaffenheit dieser Ladungen war die nämliche, wie die derjenigen, welche in britischen Schiffen ein- und ausgeführt wurden.

Man kann mittelst der Zoll-Verzeichnisse und anderer zuverlässiger Quellen zu einer ziemlich genauen Kenntniß gelangen, betreffend die Ausdehnung der fremden Schifffahrt und des Ein- und Ausfuhrhandels in Swatau unter allen Flaggen während des Jahres 1860. (Der Handel war in diesem Jahre, wegen des Krieges, wenn nicht gänzlich gehemmt, so doch wenigstens mehr oder weniger gedrückt.)

Die Anzahl und Trächtigkeit der fremden Schiffe, welche vom 1sten Januar bis zum 31sten December 1860 mit oder ohne Ladungen anlangten und resp. ausclarirten:

	Schiffe:	Tons:
Britische	134	47,796
Amerikanische	18	9,694
Verschiedene.	68	20,834
Zusammen. . .	220	78,324

Laut Ausweis der Liste über die fremde Schifffahrt während der letzten 6 Monate des Jahres 1860 stellt sich das Verhältniß zwischen den Schiffen jeder Nation folgendermaßen:

Britische Dampfschiffe.	39	
„ Segelschiffe	37	
	—	76
Amerikanische.		6
Hamburgische.		10
Holländische		4
Bremische.		4
Dänische		1
Spanische.		1
Hannoversche.		1
Französische		1
Siamesische		2
Portugiesische (lorchas).		2

Von sämmtlichen 134 britischen Schiffen, welche im Jahre 1860 von Swatau ausclarirten, segelten 57 mit und 77 ohne Ladungen ab; ungefähr die Hälfte der Anzahl und der Trächtigkeit waren Dampfschiffe.

Andererseits war die eine Hälfte sämmtlicher in Swatau angekommener britischer Schiffe von Hongkong, die andere Hälfte fast ausschließlich von Amoy und Schanghai. Vier Schiffe kamen direct von Singapore und eines von Saigon.

Von gedachten Schiffen clarirten 5 für Singapore direct, die übrigen für Hongkong, Shanghai und Amoy.

Der Gesammtwerth der unter allen fremden Flaggen eingeführten Waaren stellt sich wie folgt:

In britischen Schiffen	3,756,309	Dollars,
In amerikanischen und allen anderen fremden Schiffen	644,847	„
In inländischen Schiffen	1,097,050	„
Eingeführte Baarschaften	28,800	„
Zusammen	5,527,006	Dollars.

Die Waaren, welche zum obigen hohen Werthe in inländischen Schiffen eingeführt wurden, waren alle fremde und bestanden zum größeren Theile in roher Baumwolle aus Indien u. Baumwoll-Manufacturwaaren britischen Fabricats.

Die Ausfuhren stellten sich wie folgt:

In britischen Schiffen	588,971	Dollars,
In amerikanischen und allen anderen fremden Schiffen	638,634	„
Zusammen	1,227,605	Dollars.

Mithin übersteigt der Werth der Einfuhren den der Ausfuhren um 4,299,401 Dollars; die eine Hälfte dieses Betrages wurde baar nach Hongkong remittirt, die andere Hälfte ist der Werth der in inländischen Schiffen ausgeführten Ladungen, worüber keine Listen existiren.

Schließlich ist nur noch zu bemerken, daß mit Sicherheit erwartet werden kann, daß die Frachtfahrt nach gedachtem Hafen mit britischen Schiffen noch bedeutend vermehrt werden und allmälig die Junken verdrängen wird, je nach dem Verhältniß, in welchem sich der inländische Handel zwischen dem gedachten Hafen und den neuen dem Handel im Norden geöffneten Häfen entwickelt.

Hainan.

Diese Insel, die neunte und letzte auf der Liste der neuen, dem fremden Handel durch den Frieden zu Tientsin von 1858 geöffneten Plätzen, liegt zwischen 18° 10′ und 20° 24′ N. B. und zwischen 108° 50′ und 111° Ö. L. In administrativer Beziehung bildet dieselbe ein Departement der Provinz Kuangtung; sie liegt der Südwest-Küste gedachter Provinz

gegenüber, ist durch die Luichu-Straße, einen nur 15 Meilen breiten Canal, von derselben getrennt, und die südlichste sämmtlicher Plätze, welche jetzt dem fremden Handel in China erschloßen sind. Die Entfernung derselben von Peking beträgt 2,434 Meilen. Wenn man über den Canal nach der gegenüber liegenden Spitze des Festlandes gekommen ist, liegt Kanton, über Land, in einer Entfernung von etwa 300 Meilen.

In diesem Hafen ist noch kein britischer Consul angestellt, auch haben sich dort noch keine britischen Unterthanen niedergelassen.

Was den Europäern und Amerikanern über diese Insel bekannt ist, läuft etwa auf Folgendes hinaus:

Hainan hat eine Länge von ca. 200 Meilen von Süd-West nach Nord-Ost und eine Breite von 100 Meilen. Der Flächenraum der Insel beträgt ca. 20,000 □Meilen. Das Innere der Insel ist durch eine umfangreiche Gebirgsmasse aufgenommen, wovon zwei Zweige sich gegen Süd-West und Nord-Ost bis an das Meer erstrecken, zwischen beiden aber liegt eine flache und fruchtbare Ebene von beträchtlicher Breite.

Die Bevölkerung wird auf 1,500,000 Seelen geschätzt, von welchen etwa 1,000,000 von chinesischen Auswanderern abstammen, die im Laufe der letzten drei oder vier Jahrhunderte aus der Provinz Fuhkin nach dort gekommen sind. Die Sprache ist der Fuhkin-Dialect, unwesentlich verändert. Diejenigen der Einwohner, welche nicht von Chinesen abstammen, sind Ureinwohner, dieselben bewohnen hauptsächlich die gebirgigen Theile der Insel und zahlen an die kaiserliche Regierung einen unbedeutenden Tribut.

Die Erzeugnisse der Insel sind: Reis (welcher drei Mal im Jahre geerntet wird), Zucker, Arcea oder Betelnüsse, Bauholz, Baumwolle, Indigo, Kokusnüsse, Salz, gegärbte Häute, Schwämme und Kokus-Oel. Zuckerrohr und süße Kartoffeln werden außer vielen tropischen Früchten in großem Maßstabe gebaut; den Hauptreichthum der Insel bilden jedoch die Holzungen, welche seltene Holzarten, wie Sandelholz, Ebenholz, Braseletto, Rosenholz u. s. w. hervorbringen.

Die Einfuhren bestehen in chinesischen Waaren und Fabrikaten, englischen Baumwollwaaren und wollenen Waaren, Opium, Pelzwerk u. s. w. Diese Waaren kommen sämmtlich von dem gegenüber liegenden Hafen in Kuangtung und werden gegen die obenerwähnten Producte eingetauscht. Auch mit Siam werden ausgedehnte Handelsverbindungen unterhalten.

Die 13 Hauptplätze der 13 Districte, in welche Hainan getheilt wird, liegen mit einigem Zwischenraum rings um die Küste der Insel; einige derselben haben eine sehr zahlreiche Bevölkerung. Die Hauptstadt Kiungchaufu

10*

liegt an der Nordseite der Insel, dem chinesischen Festlande gegenüber. Sie besitzt den bedeutendsten Handelsmarkt und wird mit großer Kraft und Ordnung verwaltet; zweifelsohne wird dieser Ort dereinst Sitz eines britischen Consuls werden. Die Bevölkerung kann auf 200,000 Seelen geschätzt werden. Einige der Straßen sind anderthalb Meilen lang, dieselben werden sehr sauber gehalten, im Sommer sind bunte Sonnensegel darüber ausgespannt. Die Märkte sind hier mit Lebensmitteln zu sehr billigen Preisen reichlich versehen. Einige der Häuser sind nach dem Fluß hinaus zwei Stock hoch, und das Klima ist nicht sehr heiß, da die Insel im Ganzen genommen den Winden, welche von dem ausgedehnten Ocean herrühren, ausgesetzt ist. Nebel und schwerer Thau sind häufig und bewirken eine blühende Vegetation.

Die Einwohner, welche als Leute vergnügten und heiteren Temperaments geschildert werden, sollen lebhaft wünschen, mit den Fremden Handelsverbindungen anzuknüpfen.

Außer den Vortheilen, welche durch den Handel mit gedachter Insel den britischen Handelsinteressen in China erwachsen dürften, kann mit Gewißheit darauf gerechnet werden, daß auch die britische Schifffahrt hier, wie in Swatau und Formosa, durch Ausschließung der inländischen Fahrzeuge, welche nicht versichert werden können, einen bedeutenden Aufschwung bezüglich der Frachtfahrt erhalten wird.

Schlußbemerkungen.

Nachdem obiger Bericht geschlossen, sind mir nachträglich in Betreff zweier der erwähnten Häfen die befriedigendsten Mittheilungen geworden.

Von Hankou am Jangtze-Flusse schreibt der Consul Ihrer Majestät, daß die Entwickelung des Handels die kühnsten Erwartungen übertroffen habe. Die Stadt Huangchau, etwa 45 Meilen von Hankou entfernt und kürzlich noch in Händen der Rebellen, sei von den kaiserlichen Truppen wieder erobert worden; dieser Umstand habe das erschütterte Vertrauen der eingebornen Kaufleute wieder gehoben. Die Einwohner seien zurückgekommen und der Werth des Handels aller Nationen könne seit Eröffnung des Hafens bis zum verwichenen 30. September auf 6,000,000 Taels oder etwa £ 2,000,000 veranschlagt werden. Zur selben Zeit war nur ein Achtel der für britische Rechnung eingeführten Waaren unverkauft.

26 britische Schiffe, 9,480 Tons trächtig, außer 85 Junken, die britisches Eigenthum waren, hatten von Hankou ausclarirt.

Von Tientsin geht mir durch das chinesische Zollamt die Meldung zu, daß die in diesem Hafen bis zum 15. December von fremden Ein- und Ausfuhren erlegten Zollabgaben sich auf 100,000 Taels beliefen, außer denjenigen Abgaben, welche auf anderen Plätzen von solchen Waaren entrichtet wurden, die, mit einem Freischein versehen, in Tientsin verschifft waren. Der Gesammtbetrag der Zollabgaben würde, falls dieselben in Tientsin entrichtet worden wären, 300,000 Taels, oder £ 100,000, ausgemacht haben, welches, da der Tarif auf 5 % Werthzoll lautet, zeigt, daß der Werth der seit Eröffnung des Hafens in fremden Schiffen ein- und ausgeführten Waaren £ 2,000,000 betragen habe.

III.

1. Bericht

des vormaligen britischen Consuls in Fuchaufu, Herrn Medhurst, betreffend den Handel des gedachten Hafens im Jahre 1859.

Ausfuhr.

Die Thee-Ausfuhr von 1859 zeigt im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren einen bedeutenden Zuwachs; es wurden unter allen Handelsflaggen 46,594,400 ℔ in einem Werthe von $ 9,000,000 gegen 27,989,600 ℔ in einem Werthe von $ 5,4000,000 für 1858 und 31,882,800 ℔ in einem Werthe von $ 9,000,000 für 1857 ausgeführt.

Davon gingen: nach Großbritannien ca. 28,662,800 ℔ in 2 amerikanischen, 1 dänischen und 31 britischen Schiffen; nach den Vereinigten Staaten 10,196,200 ℔ in 2 britischen und 17 amerikanischen Schiffen; nach Australien 6,221,400 ℔ in 1 amerikanischen, 1 dänischen, 1 bremer und 18 britischen Schiffen und nach dem europäischen Festlande 1,514,000 ℔ in 1 britischen, 1 russischen und 1 amerikanischen Schiffe. Die Verschiffung von Thee nach Hongkong, für indische, australische und andere Handelsplätze bestimmt, ist nicht mitgerechnet; selbige kann mit 3,500,000 ℔ aufgeführt werden.

Die Quantität jeder ausgeführten Sorte stellt sich wie folgt:

Congo	36,401,360 ℔
Souchong	1,601,050 „
Oolong	6,639,000 „
Wohlriechender Thee . .	608,000 „
Blumen-Peko	680,120 „
Grüner Thee	664,870 „

Bezüglich der übrigen Ausfuhr-Artikel, wie: Früchte, Seegras, Bauholz, Oliven, Apothekerwaaren und ähnliche chinesische oder Chauchau-Waaren, kann ich keine zuverlässigen Aufschlüsse geben; der Gesammtwerth derselben dürfte ungefähr $ 2,000,000 sein, mithin ca. $ 52,000 mehr, als die officiellen Listen ausweisen.

Einfuhr.

Es obliegt den Zollbeamten nicht, auf die fremde Einfuhr zu achten; diese ist vielmehr privater Regelung überlassen. Ich habe Manifeste für englische Schiffe und Auszüge aus den officiellen Berichten der hiesigen Consule erhalten, dieselben gaben aber nur annähernd eine Idee von der wirklichen Größe und dem wahren Werthe der Einfuhr und sind nicht einmal ganz zuverlässig. Untenstehende Tabelle, die mir durch einen Freund zur Verfügung gestellt wurde, liefert eine zuverlässige Uebersicht dessen, was im Laufe des Jahres an fremden Waaren und Manufacturwaaren verkauft wurde; selbstverständlich sind in dieser Tabelle die am Schluß des Jahres noch vorräthigen unbedeutenden Quantitäten mitaufgeführt.

Bezeichnung der Waaren.		Menge.	Werth.
			$
T-cloths	Stück	33,100	82,750
Shirtings, weißgefleckter	"	3,000	7,500
" gefärbter	"	1,000	3,700
Leinewand, neue	"	7,250	25,375
Drell	"	23,155	92,620
Shirting, grauer	"	48,950	137,060
" weißer	"	13,400	40,200
Long-ells,	"	60	600
In stripes,	"	764	18,336
Camelot	"	70	1,750
Brocade	"	5,840	26,280
Sirts	"	7,300	14,600
Velvets (ein sammetartiger Stoff)	"	280	1,960
Lastings	"	160	2,720
Damast	"	1,260	8,820
Tücher	"	91,480	5,717
Calico, Shirting	"	1,000	3,800
Kammertuch, rother	"	2,080	6,656
Blei	Pikuls	23,150	185,200
Reis	"	136,850	273,700
Sandelholz	"	340	4,080
Baumwolle	"	280	4,340
Spanisches Rohr	"	290	1,305
Zusammen . .		. . . . . .	949,069

Schätzt man laut obiger Liste den Werth der im Laufe des Jahres nach diesem Hafen eingeführten fremden Manufactur- und anderen Waaren auf reichlich $ 900,000, läßt sich die Einfuhr im Allgemeinen folgendermaßen ordnen und taxiren:

Manufactur- und andere fremde Waaren ...	$ 900,000
Chinesische Manufactur- und Chauchau-Waaren	„ 1,380,000
Opium, 6,000 Kisten	„ 3,280,000
Baarschaften	„ 5,644,000

also im Gesammtbetrage von $ 11,204,000, oder, die Baarschaften nicht mitgerechnet, eine Vermehrung von über $ 1,000,000 im Vergleich mit dem Einfuhr-Werthe des Jahres 1858. Die Einfuhr von Reis ist, mit der vom Jahre 1858 verglichen, um die Hälfte verkleinert worden. Ein Drittel der Vermehrung kommt auf die Manufacturwaaren, das Uebrige auf chinesische und Chauchau-Waaren, mit welchen sich der Handel ebenfalls bedeutend gehoben hat.

Zollabgaben.

Wie dies im Allgemeinen der Fall zu sein pflegt, so trägt auch hier der Zoll bei Weitem die Summe nicht ein, welche von allen Ein- und Ausfuhr-Artikeln hätte bezahlt werden müssen; die Einfuhr bringt ganz und gar keine Einnahme, und von der Einnahme der Ausfuhren kommen zwei Drittel allein auf den Thee. Diese Thatsache ist den beikommenden Autoritäten unterbreitet worden und wird dieselben hoffentlich zu bereitwilligerer Genehmigung der ihnen in Betreff der Beaufsichtigung proponirten Reorganisation veranlassen.

---

2. Bericht

des vormaligen britischen Consuls in Ningpo, Herrn Sinclair, betreffend die Schifffahrt des gedachten Hafens im Jahre 1859.

Hiermit beehre ich mich nachstehende Verzeichnisse betreffend den britischen und fremden Handel von und nach diesem Hafen im Jahre 1859 zu übersenden:

1. Eine Liste über die Anzahl und Lastenträchtigkeit sämmtlicher Handelsschiffe fremder Nationen (jede Nation für sich notirt), welche im Hafen Ningpos ankamen und resp. ausclarirten, und woraus hervorgeht, daß 203 Schiffe von 45,305 Tons Trächtigkeit einclarirt und 199 von 44,418 Tons Trächtigkeit ausclarirt hatten.

2. Eine Liste über die 104 Schiffe von 18,246 Tons Trächtigkeit, welche Ningpo besuchten.

3. Eine genaue Angabe der Menge und des Werthes von verschiedenen in 22 britischen Schiffen eingeführten Handelsartikeln.

4. Eine ähnliche Liste über die Ausfuhrartikel.

5. Eine Liste über die fremden Handelsschiffe, mit Ausnahme der britischen, welche im Jahre 1859 auf Ningpo gehandelt haben, unter Angabe der Häfen und Plätze, von welchen dieselben kamen, resp. wohin dieselben bestimmt waren, nebst einem genauen Verzeichnisse der ein- und ausgeführten Ladungen.

6. Ein Verzeichniß über den Verkauf von Opium in Ningpo im Jahre 1859, enthaltend die Gesammtanzahl der monatlich verkauften Kisten, wie den monatlichen Durchschnittspreis der zwei verschiedenen Sorten dieses Gifts.

Von obigen Listen sind diejenigen, welche den britischen Handel betreffen, sorgfältig nach den im hiesigen Consulate geführten Schiffsregister- und Manifest-Büchern ausgearbeitet. Diejenigen, welche den fremden Handel betreffen sind mit möglichster Genauigkeit den Zoll-Verzeichnissen entlehnt.

Die Liste über den Opium-Handel verdanke ich einem Kaufmanne, welcher am hiesigen Platze sich mit diesem Artikel beschäftigt.

Es findet eine nicht unbedeutende Verminderung Statt in der Gesammt-Anzahl britischer Schiffe, verglichen mit derjenigen welche für das verstrichene Jahr aufgegeben wurde. Diese Verminderung wird theils durch die wachsende Menge hamburgischer und anderer fremder Schiffe, welche in der Küstenfahrt diesen Hafen besuchen, theils durch den Umstand, daß mehrere kleine britische Fahrzeuge, welche im Laufe des verwichenen Jahres sich an das hiesige Consulat wendeten, jetzt nicht mehr von hier ausclariren, bewirkt.

Die Handelsthätigkeit der Deutschen ist an der hiesigen Küste auf den Handel für chinesische Rechnung beschränkt, für welchen Zweck ihre Schiffe mittlerer Größe sich ganz besonders eignen. Dieselben sind durchschnittlich von 250 bis 350 Tons trächtig und werden von den chinesischen Kaufleuten für eine monatliche Bezahlung von $ 800 bis $ 1000 gechartert.

Die Eingebornen haben daher in Betreff der Küstenfahrt diesen Schiffen vor den theureren und größeren britischen den Vorzug gegeben. Wie in meinem früheren Handelsbericht erwähnt, hat die Küstenfahrt der Junken fast gänzlich aufgehört und ist allmälig in die Hände der Fremden übergegangen.

Die britischen Schiffe haben schon seit längerer Zeit durch die ungleichmässige Vertheilung der Lastenabgaben, von welchen z. B. hamburgische und andere fremde Fahrzeuge fast gänzlich befreit sind, während dieselben zum vollen Betrage unseren eigenen Schiffen abgefordert werden, großen Schaden gelitten. Es war dies auch ein wesentlicher Grund, weshalb die chinesischen Befrachter die hamburgischen Schiffe den britischen vorzogen, indem erstere eben wegen dieses Umstandes niedrigere Frachten annehmen konnten, als unsere Küstenschiffe.

Indessen gereicht es mir zu ganz besonderem Vergnügen, melden zu können, daß meine Bemühungen, diese unseren Schiffen widerfahrene Ungerechtigkeit aus dem Wege zu räumen, nicht ohne Erfolg geblieben sind, und scheint das Zollwesen es jetzt sorgfältig zu vermeiden, von britischen Schiffen größere Abgaben zu fordern als von fremden. Mit Ausnahme des Opium-Handels und einiger Artikel, aus unseren Straßenprovinzen, hauptsächlich für chinesische Rechnung, besteht die übrige in diesen Listen verzeichnete Ein- und Ausfuhr ausschließlich in chinesischen Waaren, nämlich in den Producten des Südens, theils für den eigenen Bedarf am Ort selber und theils für die Wiederausfuhr nach den nördlichsten Häfen, um gegen die Producte des Nordens ausgetauscht zu werden, die dann wieder als heimkehrende Ladung in Junken nach dem Süden abgehen.

Für britische Baumwoll- oder Wollwaaren war mit Ausnahme einiger Ballen Drell, Shirtings und Spanischer stripes, von Shanghai ausgeführt, und einer geringfügigen Partie, welche von gedachtem Hafen in chinesischen (Eingebornen gehörigen) Böten hergebracht wurde, kein Bedarf vorhanden.

Gegenwärtig sind in Ningpo 5 englische Handelshäuser etablirt. Bis auf eins oder zwei beschäftigen dieselben sich lediglich mit Commissionsgeschäften im Opiumhandel für Shanghaische Kaufleute, und daß der Erfolg dieses Geschäfts eben kein unbedeutender ist geht aus dem Umstande hervor, daß schon ein bedeutendes Kapital erforderlich ist, behufs Ankaufs des Grundstücks, auf welchem die Geschäftshäuser dieser Commissionäre errichtet werden. Unabhängig aber von gedachtem Geschäftszweige empfangen dieselben auch Consignationen von hamburgischen und anderen fremden Schiffen, so daß allmälig dieses Geschäft zweifelsohne gänzlich in ihre Hände fallen und dadurch eine neue Quelle des Erwerbes sich erschließen wird.

Mit den Ladungen dieser Schiffe haben indessen die Kaufleute an Land nichts zu schaffen. Der jetzigen Ordnung in China gemäß senden die chinesischen Befrachter mit der Ladung zugleich einen Supercargo, welcher mit den eingebornen „Hongs" den Verkauf und den Einkauf regelt. Sie bezahlen selbst auf dem Zollamt den Zoll ihrer ein- und ausgehenden Ladungen, und zwar nach dem inländischen Tarif, welcher niedriger ist als der fremde, ein Verfahren, das sich als ein vorzügliches erwiesen hat, ohne irgend welche Uebelstände herbeizuführen.

Es ist der Wunsch sowohl des chinesischen Zollwesens als der chinesischen Kaufleute, daß diese Ordnung unverändert fortbestehen möge, während die britischen Kaufleute der Ansicht sind, daß die Errichtung besonderer Zoll-Inspectionsstätten für den fremden Handel auf Zerstörung des Küstenhandels der fremden Schiffe, welcher augenblicklich so große Vortheile bietet, berechnet sei. Schließlich erlaube ich mir meine Ansicht dahin auszusprechen daß das

Emporblühen Ningpos zum größeren Theil auf der Strenge beruht, womit das Verbot der Ausfuhr in fremden Schiffen von Bohnen und Erbsen aus den nördlichen nun bald dem Handel zu eröffnenden Häfen aufrecht erhalten wird.

Nachstehende Liste ist eine Zusammenstellung der Anzahl und Lastenträchtigkeit der fremden Handelsschiffe (die Schiffe jeder Nation für sich verzeichnet), welche im Jahre 1859 in Ningpo angekommen sind oder von diesem Hafen ausclarirt haben.

Nationalität.	Eingegangene		Ausgegangene.	
	Schiffe.	Lastenträchtigkeit.	Schiffe.	Lastenträchtigkeit.
Britische...........	104	18,246	103	18,186
Amerikanische	8	2,806	8	2,860
Französische.........	2	655	1	440
Niederländische.......	4	1,464	4	1,464
Belgische	1	500	1	500
Dänische...........	11	2,544	10	2,078
Schwedische.........	2	450	2	450
Hamburgische	43	9,476	43	9,476
Oldenburgische	7	2,400	6	2,254
Hannoversche........	2	550	2	550
Bremische..........	3	981	3	981
Preußische..........	2	372	2	372
Spanische..........	3	473	3	473
Siamesische.........	9	3,435	9	3,435
Brasilianische	1	684	1	684
Peruvianische	1	215	1	215
Im Ganzen ..	203	45,305	199	44,418

Verzeichniß

über

Menge und Werth der Waaren, welche im Jahre 1859 in 86 britischen Schiffen von 17,183 Tons Trächtigkeit, von dem Hafen Ningpo's nach den untengenannten Handelsplätzen ausgeführt wurden.

Waaren.	Menge.	Gewicht in Pikuls.	Nach welchem Handelsplatze ausgeführt.	Angeblich. Werth.
				$
Waffen (wiederausgeführte) . .	—	10,792	Shanghai, Wampoa, Amoy und Singapore	12,026
Bohnen	—	7,695	Amoy, Fuchau und Swatau	23,492
Bohnenkuchen	120	6,694	Fuchau, Amoy und Chinchiu	16,094
Metallwaaren . . . . . basons	—	—	Amoy	2,400
Bauholz:				
Sparren und Dielen	—	—	. . . .	3,042
Holzkohlen	—	796	Shanghai	380
China-gass	—	2	Amoy	70
Chauchau-Waaren . . . . . Kisten	291	—	Chinchiu und Wampoa	18,200
Baumwolle, rohe	3,259	—	Fuchau, Chinchiu und Amoy	36,16
Baumwollene Leinwand, inländische	3,129	—	Fuchau und Amoy	27,129
Fische, gesalzene	—	679	Fuchau und Swatau	5,154
Früchte, getrocknete und eingemachte	—	269	Amoy	1,600
Schmalz . . . . Korbflaschen	140	—	Amoy	1,000
Schinken . . . . Kisten	39	—	Amoy und Hongkong	1,900
Hanf	—	30	Amoy	300
Kitty-sols (papierene Sonnenschirme)	540	—	Amoy und Shanghai	2,910
Leinsaamen	—	1,030	Amoy	4,700
Matten . . . . Kisten	607	=	Shanghai, Amoy und Wampoa	5,026
Apotheker-Waaren	2,769	—	Fuchau, Amoy, Wampoa und Singapore	40,250
Melonenkerne	—	3,362	Fuchau, Amoy, Chinchiu und Swatau	16,946
Transport . .	. . . .	. . . .	. . . .	218,786

Waaren.	Menge.	Gewicht in Pikuls.	Nach welchem Handelsplatze ausgeführt.	Angeblich. Werth.
				$
Transport	....	....	....	218,786
Oel, Kruken und Korbflaschen	1,192	—	Fuchau, Amoy, Chinchiu und Shanghai	16,080
Farbe	—	37	Fuchau	560
Erbsen, grüne, weiße, gelbe..	—	82,529	Fuchau, Amoy, Hongkong und Wampoa	201,726
Pea-jelly ....Kruken	30	—	Hongkong	300
Pflaumen oder Zwetschen, Foustagen	190	—	Shanghai und Fuchau	950
Reis ....Säcke	20	—	Fuchau, Chinchiu und Singapore................	80
Shamshoo-Wein .....Kruken	4,796	—	Fuchau, Chinchiu und Singopore...............	3,845
Genießbares Seegras ..Bunde	436	—	Fuchau	2,900
Seide ....Kisten	30	—	Amoy	4,160
Seidenzeuge ....Stück	180	—	Fuchau und Chinchiu	900
Talg..................	—	88	Fuchau	685
Thee, grüner	—	1,563	Shanghai	35,197
Tabak................	—	194	Fuchau	3,033
Gemüsesachen, gesalzene.....	—	153	Amoy	1,160
Nudeln	—	18	Amoy	100
Weizen	—	16,131	Fuchau, Amoy, Swatau, Singapore, Wampoa und Chinchiu...............	49,715
Buchweizen	—	1,300	Singapore.............	3,900
Wolle ....Kisten	206	—	Wampoa..............	1,700
Im Ganzen $..	....	....	....	545,777

Verzeichniß

über

Menge und Werth der Waaren, welche im Jahre 1859 in 82 britischen Schiffen von 15,637 Tons Trächtigkeit, von den untenverzeichneten Häfen nach dem Hafen Ningpo's eingeführt wurden.

Waaren.	Menge.	Gewicht in Pikuls.	Von welchem Platze eingeführt.	Angeblich. Werth.
				$
Alaun	—	5,998	Pingyang und Shanghai .	6,453
Betelnüsse	—	694	Bankok und Singapore . .	1,332
Bêche de mer,.	—	21	Singapore	500
Vogelnester	—	91	Bankok	1,720
Cassia	—	10	Singapore	520
Baumwolle . . . . . Ballen	250	—	Amoy	800
Steinkohlen (Formosa) . . .	—	1,500	Formosa (kehung)	3,000
Steinzeug . . . . . barons	7,000	—	Fuchau	1,260
Thongut . . . . jars	520	—	Shanghai.	186
Ebenholz	—	7,790	Shanghai und Singapore .	18,650
Elefantenzähne	—	1½	Bankok	360
Fächer . . . . Kisten	670	—	Shanghai.	630
Fischfelle	—	270	"	2,260
Flintensteine	—	2,602	Singapore	2,638
Mehl.	—	60	Chinchiu	300
Getrocknete Früchte	—	5,131	Fuchau und Formosa . . .	27,487
Glaswaaren . . . . . Kisten	3	—	Shanghai.	240
Erdnüsse	—	272	Formosa	544
Häute	—	62	Bankok	1,200
Hörner.	—	28	"	110
Indigo.	—	450	Chinchiu und Formosa. . .	4,500
Eisen.	—	330	Bankok.	1,540
Lacka.	—	130	Singapore	700
Blei..	—	674	Shanghai.	4,950
Mangelbaumrinde	—	2,484	Singapore und Penang . .	2,624
Apothekerwaaren	—	225	Chinchiu und Bankok . . .	1,460
Transport . . .	. . . .	. . . .	. . . .	85,964

Waaren.	Menge.	Gewicht in Pikuls.	Von welchem Platze eingeführt.	Angeblich. Werth.
				$
Transport . . .	. . . .	. . . .	. . . .	85,964
Melassen.	—	192	Chinchiu	384
Muscheln.	—	150	Bankok	450
Oliven.	—	1,620	Fuchau	1,334
Orangen.	—	1,590	"	1,670
Orangenschaalen	—	52	"	170
Papier . . . . Packete	31,683	—	"	40,767
Packpapier . . . . . "	2,254	—	"	3,022
Räucherpapier . . . . "	420	—	"	4,500
Perlschalen.	—	40	Singapore	1,160
Pfeffer.	—	618	Singapore und Penang . .	5,830
Spanischrohr	—	400	Singapore	1,280
Wiederausfuhren:				
Grauer Shirting . . . Stück	1,500	—	"	4,550
Weißer " . . . "	1,950	—	"	5,050
Drell . . . . "	6,900	—	"	20,700
Gefärbtes Baumwollzeug "	300	—	"	1,050
Eisen . . . . Bunde	970	—	"	1,600
Reis.	—	22,022	Amoy, Formosa, Trinkiang, Siam und Penang. . . .	41,428
Sandelholz.	—	355	Singapore	1,900
Sapanholz	—	1,950	Chinchiu, Bankok	4,050
Genießbares Seegras	—	60	Amoy	180
Haifisch-Finnen . . . Packete	18	—	Singapore.	950
Stahl. . . . . .kegs	141	—	"	1,128
Zucker	—	46,877	Chinchiu, Amoy, Formosa und Bankok	249,108
Candiszucker	—	725	Chinchiu.	6,580
Verschiedene Waaren, wie: Grasarten für Tau $ 120, Schießwaffen $ 2,000, Pfeifenrohr $ 600, künstliche Blumen $ 150,				
Transport . . .	. . . .	. . . .	. . . .	484,805

Waaren.	Menge.	Gewicht in Pikuls.	Von welchem Platze eingeführt.	Angeblich Werth.
				$
Transport . . .	. . . .	. . . .	. . . .	484,80
Schiffsgegenstände $ 1000, Tabak $ 100, Schalen $ 1,500, Feuerschwamm $ 160, Kohl $ 55 . .	—	—	Makao, Shanghai und Fuchau	5,68
Bauholz:				
Masten für Junken . Masten	264	—	Singapore	6,68
Schiffs-Ruder. . . . Stück	104	—	"	3,15
Orangenholz . . . . "	1,225	—	"	14,46
Eisenholz. . . . . . "	84	—	"	33
Maraboo-Holz. . . "	10	—	"	4
Kooteh-Holz. . . . "	600	—	"	10
Steelyard-Holz . . "	1,800	—	"	27
Balken. . . . . . . "	3,948	—	"	8,39
Dielen. . . . . Dielen	1,631	—	"	72
Brennholz. . . . . . Stück	3,778	—	"	1,06
Zinn	—	891	"	18,41
Zinnerne Platten . . Stück	50	—	"	40
Tabaksblätter.	—	85	Fuchau	50
Curcumai	—	30	Formosa	12
Krystallisirter Zinnober . Kisten	11	—	Shanghai.	33
Im Ganzen $ . .	. . . .	. . . .	. . . .	545,46

Ueberblick des Opium-Verkaufs in dem Hafen Ningpo's im Jahre 1859.

Monate.	Kisten.	Preis per Kiste. Malwa.	Preis per Kiste. Patna.	Gesammt-Werth in sycee.
		Taels	Taels	Taels
Januar	224	425	490	
Februar	196	430	515	
März	213	445	525	
April	225	435	520	
Mai	214	415	500	
Juni	205	425	520	1,017,000
Juli	189	440	530	
August	235	445	540	
September.	185	435	548	
October	100	430	548	
November	199	440	525	
December	120	460	540	
Zusammen . . .	2,305			

Vorstehendes sind die von Shanghai eingeführten monatlichen Verschiffungen nach Ningpo.

Von diesem Betrage sind wahrscheinlich 250 Kisten Patna im Laufe des Jahres, und zwar im August und September, verkauft worden, um in Süd-Junken nach Formosa und Fukhin ausgeführt zu werden.

Der Opium-Zoll war bis zum 18. December 15 Taels pr. Kiste. Von diesem Datum ab wurde der Zoll für Malwa auf 21 Taels pr. Kiste erhöht. Diese Erhöhung des Zolls bewirkte einen Stillstand in dem Opium-Handel bis zum 20. Januar 1860, da die Geschäfte wieder begannen. Der Geldbetrag des verkauften Opiums wurde in sycee nach Shanghai gesandt.

IV.

Tabellarische
der chinesischen Zollintraden von
(Den officiellen Zollverzeichnissen entlehnt.

Ein

	Baumwollwaaren.	Wolle und Wollwaaren.	Seide und Seidenwaaren.	Rohe Baumwolle.	Eisen, Stangen und Bolzen.	Blei.	Zinn.	Zucker.	Thee.
Kanton...	1,140,220	554,878	—	546,762	84,221	450,264	—	—	—
Amoy....	472,867	137,570	106,760	1,374,982	17,047	111,890	511,647	—	—
Swatau..	806,050	130,751	87,684	988,960	9,260	9,062	121,933	—	3,337
Fuchau...	2,434,832	342,712	601,460	95,646	32,976	331,416	25,332	147,123	—
Ningpo...	596,343	95,895	160,600	—	57,252	24,881	774,651	1,488,365	—
Shanghai.	—	697,762	—	213,346	586,043	408,798	1,163,507	4,530,199	25,369
Chinkiang	76,466	2,278	81,117	—	122,021	—	—	4,185	—
Kiukiang..	715,621	204,507	147,931	115.233	216	33,261	32,816	217,188	—
Hankou...	2,650,154	883,256	999,664	156,698	—	111,250	22,203	1,121,835	—
Chifu.....	576,350	40,517	68,581	—	20,424	48,700	—	617,457	—
Tientsin..	507,954	187,672	319,019	—	—	14,452	5,219	375,421	445,679
Niuchuang	Keine Zolllisten veröffentlicht.								
Zusam.. $	9,968,038	2,277,898	2,581,916	3,493,627	929,460	1,543,974	2,657,308	8,501,773	474,385

Aus

	Seide und Seidenwaaren.	Rohe Baumwolle.	Kupfergeld.	Zucker.	Thee.
Kanton..........	6,798,163	—	—	—	5,699,722
Amoy..........	—	102,358	—	1,014,963	1,330,626
Swatau..........	—	—	—	2,381,635	—
Fuchau..........	—	—	—	—	16,585,888
Ningpo..........	—	2,504,340	—	—	—
Shanghai..........	11,192,418	15,390,529	2,494.937	—	18.045,012
Chinkiang..........	47,208	49,620	—	—	—
Kiukiang..........	—	—	—	—	8,974,789
Hankou..........	220,477	244,593	—	—	9,754,677
Chifu..........	—	142,953	—	—	—
Tientsin..........	—	—	—	—	—
Niuchuang..........	Keine Zolllisten veröffentlicht.				
Zusammen $....	18,258,266	19,434,393	2,494,937	3,396,598	60,290,714

Uebersicht
der Seeseite für das Jahr 1863.
(Sämmtliche Werthe in Dollars berechnet.)

fuhren.

Bohnenkuchen.	Tabak.	Opium.					Diverses.	Gesammt-Werth.
		Malwa.	Patna.	Benares.	Persisch.	Zusammen.		
—	—	1,193,655	1,096,579	—	—	2,290,234	4,033,712	9,100,291
426,620	—	44,852	630,446	1,330,470	160,931	2,166,699	3,096,675	8,412,757
1,835,154	714	1,612,485	1,069,250	—	—	2,681,735	642,099	7,326,739
57,089	247,960	3,901,777	937,031	100,930	—	4,939,738	1,175,877	10,432,162
27,843	143,258	1,972,770	32,536	—	—	2.005,306	10,479,217	15,853,611
178,636	1,426,141	10,682,250	3,236,111	—	—	13,918,361	28,794,967	51,943,129
—	98,311	500,481	—	—	—	500,481	5,468,132	6,344,171
—	—	1,461,917	4,600	—	—	1,466,517	1,312,233	4,246,623
—	1,646	961,388	21,333	666	1,958	975,345	6,950'583	13,512,634
—	—	629,646	23,283	—	—	652,929	1,138,164	3,163,122
—	131,778	2,961,866	52,548	—	—	3,014,414	3,713,883	8,715,591
2,525,342	2,049,808	25,913,087	7,103,717	1,432,066	162,889	34,611,759	66,445,542	139,060,830

fuhren.

Bohnenkuchen	Tabak.	Talg.	Erbsen.	Felle.	Diverses.	Gesammt-Werth.
—	—	—	—	—	3,585,177	16,083,062
—	—	—	—	—	1,644,627	4,002,574
—	224,391	—	—	—	729,051	3,335,077
—	—	—	—	—	1,957,584	18,543,e72
—	—	—	—	—	1,166,354	5,670,694
294,193	—	—	—	—	6,034,945	53,452,034
—	—	—	—	—	862,658	959,486
—	—	—	—	—	1,178,252	10,153,041
—	1,271,075	737,128	—	—	5,568,145	17,696,095
609,014	—	—	767'282	—	627,459	2,146,708
—	—	—	—	327,492	940,864	1,268,356
903,207	1,495,466	737,128	767,282	327,492	25,295,116	133,400,599

	Lastenträchtigkeit.			Zoll-Abgaben.			
	Eingegangene.	Ausgegangene.	Zusammen.	Einfuhren.	Ausfuhren.	Bestauung.	Zusammen.
	Tons.	Tons.	Tons,	$	$	$	$
Kanton	437,495	300,118	737,613	329,216	931,207	26,324	1,286,747
Amoy	207,437	209,023	416,640	296,278	330,533	27,341	654,142
Swatau	152,330	152,330	304,660	198,009	186,399	15,996	400,404
Fuchau	233,667	213,950	447,617	353,827	1,942,284	22,692	2,308,803
Ningpo	252,587	250,872	503,459	143,113	250,429	35,253	428,795
Shanghai	964,309	996,390	1,960,699	2,207,996	1,051,495	249,705	3,509,196
Chinkiang	—	—	—	2,908	4,315	7,237	14,460
Kiukiang	358,939	359,730	718,669	222	804,789	3,961	808,972
Hankou	191,127	204,185	395,312	543,163	1,273,924	8,032	1,925,119
Chifu	105,455	101,139	206,594	62,496	108,128	12,846	183,470
Tientsin	—	—	—	35,201	32,551	4,052	71,803
Zusammen	2,903,346	2,787,737	5,691,083	4,172,429	6,906,054	413,438	11,441,921

Die Wieder-Ausfuhren sind überall von den Einfuhren abgezogen; es zeigen mithin die Beträge der obigen Einfuhren den Netto-Verbrauch. Die Wieder-Ausfuhr von Baumwollwaaren von Shanghai überstieg die Einfuhr, theils weil die Importeure beim Ausbruch der Feindlichkeiten in den Vereinigten Staaten ihre Vorräthe zurückhielten, theils weil die Sendungen von Manchester ausblieben.

Berichte über Chinesische Handels-Verhältnisse

Hamburg 1865